RAPPORT PAR

LE COMITÉ PERMANENT DES CORPORATIONS DE LA COURONNE

AU SUJET DU

PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK

Rapport présenté au

Conseil exécutif du gouvernement du Nouveau-Brunswick

et à la 5e session de

la 50e législature du Nouveau-Brunswick

par

le Comité permanent des corporations de la Couronne

au sujet du

Prix de l'essence au Nouveau-Brunswick

Membres du comité

M. D. Bishop, député (président)
M. E. Allen, député
M. K. Dow, député
M. D. Marmen, député
M. P. Mockler, député
M. D. Moore, député
M. S. Porter, député
M. R. Wedge, député

M. E. Daigle, député
M. R. Doucett, député
M. A. LeBlanc, député
M. S. Lee, député
M. P. Trites, député

M. R. Hall, député

Décembre 1986

TABLE DES MATIÈRES

page

ABRÉVIATIONS ..... (ii)

1. INTRODUCTION 1
   1.1 Motion 1
   1.2 Historique 1
   1.3 Calendrier des réunions 2
   1.4 Information 2
   1.5 Portée de l'enquête 2
   1.6 Rapport provisoire 3

2. ENQUÊTE 4
   2.1 Prix 5
   2.2 Écarts de prix entre les provinces 11
   2.3 Écarts de prix à travers la province 17
   2.4 Bénéfices des sociétés pétrolières 22
   2.5 Réglementation 25
   2.6 Sujets connexes 27

3. CONCLUSIONS 29

4. RECOMMANDATIONS 30

ANNEXES .....

ABRÉVIATIONS

Comité	Comité permanent des corporations de la Couronne
Esso (raffineurs)	Esso Petroleum Canada
Irving (raffineurs)	Irving Oil Company, Limited
PC (raffineurs)	Petro-Canada
Shell (raffineurs)	Shell Canada Limitée
Texaco (raffineurs)	Texaco Canada Inc.
Ultramar (raffineurs)	Ultramar Canada Inc.
ministère	Ministère des Ressources naturelles et de l'Energie
Landry	Alonzo Landry
commission de la Nouvelle-Ecosse	Nova Scotia Public Utilities Board
commission de l'île	Prince Edward Island Public Utilities Commission
agence de surveillance	Agence de surveillance du secteur pétrolier
association des distributeurs	Petroleum Marketers Association of Canada
association des détaillants	Retail Gasoline Dealers Association of New Brunswick, Inc.

PIÈCE 1.1

Proposeur: l'honorable Fernand Dubé

Second proposeur: M. D. Bishop

IL EST RÉSOLU que la question de la mise en marché du pétrole, traitée dans le document intitulé "Mémoire présenté au comité du Sénat sur l'énergie et les ressources naturelles par la province du Nouveau-Brunswick"*, soit renvoyée au Comité des corporations de la Couronne, et que le comité ait le mandat suivant:

1) déterminer la structure des prix de l'essence dans la province et le rapport entre cette structure et un profit raisonnable, les coûts de transport et les taxes;

2) examiner l'écart entre, d'une part, les prix en vigueur au Nouveau-Brunswick et, d'autre part, ceux en vigueur en Nouvelle-Écosse, au Québec, et en Ontario;

3) examiner l'ampleur de tout écart entre les prix en vigueur dans les diverses régions et localités du Nouveau-Brunswick et les raisons qui justifient un tel écart;

4) solliciter la participation de représentants des grandes compagnies pétrolières et de représentants de l'association des détaillants de produits pétroliers et favoriser la discussion publique entre ces représentants et le comité;

5) entreprendre son étude dès que possible après l'adoption de la présente motion par l'Assemblée législative;

6) présenter le plus tôt possible un rapport provisoire au gouvernement du Nouveau-Brunswick et présenter, au cours de la session suivante, un rapport exhaustif à l'Assemblée législative.

---

* Annexe 1.1.

1. INTRODUCTION

1.1. Motion

Le Comité est chargé de la présente enquête en vertu d'une motion présentée à l'Assemblée législative du Nouveau-Brunswick le 12 juin 1986 (pièce 1.1).

1.2 Historique

Étant donné le mécontentement que provoque le fait que le prix de l'essence soit plus élevé dans la province que dans les provinces avoisinantes, et la flambée des prix de juin à décembre 1985, le ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie a écrit aux six grands fournisseurs d'essence le 25 février et le 24 avril 1986. Ces lettres, ainsi que les réponses des sociétés, forment les annexes 1.2 et 1.3 respectivement.

Comme l'information fournie par les sociétés n'est pas jugée suffisante, et étant donné l'intérêt que le grand public attache à la question, le ministre propose qu'un comité de l'Assemblée législative mène une enquête afin de déterminer les mesures, s'il y a lieu, qu'il faudrait prendre pour améliorer le sort des consommateurs d'essence de la province.

1.3 Calendrier des réunions

Du 18 juin 1986 au 9 décembre 1986, le Comité tient des audiences publiques et se réunit à huis clos comme il est indiqué à la pièce 1.2.

1.4 Information

Des intervenants fournissent de l'information à la fois oralement et par écrit. Le bureau du hansard s'occupe de transcrire les délibérations et une copie de la transcription est jointe aux volumes 4 à 6. Les présentations écrites des intervenants sont jointes au volume 2.

Le ministère fournit de l'information additionnelle, qui se trouve au volume 3 et dans le corps du présent rapport.

1.5 Portée de l'enquête

1.5.1 Le Comité croit nécessaire de demander l'opinion d'un éventail d'organismes et de particuliers plus large que ne le demande le paragraphe 4 de la motion (pièce 1.1). Il faut donc publier des annonces pour obtenir la participation des détaillants et des consommateurs, et proroger le délai fixé pour la tenue de l'enquête.

1.5.2. La motion mentionnant expressément le prix de l'essence, le Comité étend son enquête au carburant diesel et au mazout domestique.

1.6. Rapport provisoire

Conformément au paragraphe 6 de la motion, un rapport provisoire est présenté au gouvernement le 23 septembre 1986; il figure à l'annexe 1.4.

PIÈCE 1.2

CALENDRIER DES RÉUNIONS

	DATE P = public H = huis clos	ORGANISMES PRÉSENTS	REPRÉSENTANTS	EXPOSÉ ÉCRIT RÉF., VOL. 2
1.	18 juin (H)	Comité	-	-
2.	24 juin (P)	Comité	-	-
3.	8 juillet (H)	Comité	-	-
4.	9 juillet (P)	Retail Gasoline Dealers Association of New Brunswick	E. Meger	Pièce 2.1
5.	15 juillet (P)	Petroleum Marketers Association of Canada	J. Conrad	Pièce 2.2
6.	16 juillet (P)	Comité	-	-
7.	29 juillet (P)	Alonzo Landry	A. Landry	-
8.	30 juillet (P)	a) Nova Scotia Public Utilities Board	R. Robertson	Pièce 2.3
		b) Prince Edward Island Public Utilities Commission	D. Pursey	Pièce 2.4
9.	11 août (H)	Comité	-	-
10.	12 août (P)	Petro-Canada	G. Beauregard R. Tiffany G. Belisle	Pièce 2.5
11.	14 août (P)	Esso Petroleum Canada	G. Thomson D. Penrose R. Henry	Pièce 2.6
12.	20 août (P)	Shell Canada Limitée	B. Bunting D. Pegg R. Williamson	Pièce 2.7
13.	21 août (P)	Texaco Canada Inc.	D. Boucher D. Mitchell R. Hughes R. LeHir	Pièce 2.8
14.	21 août (P)	Ultramar Canada Inc.	L. Woodruff W. Berry	-
15.	3 septembre (P)	Irving Oil Limited	A. Irving E. Sexton T. Cleary	Pièce 2.9
16.	4 septembre (P)	Agence de surveillance du secteur pétrolier	G. Reinecke	Pièce 2.10
17.	18 septembre (H)	Comité	-	-
18.	25 novembre (P)	Association des retraités du C.N. Hospitality New Brunswick Inc.	-	Pièce 2.11
19.	27 novembre (H)	Comité	-	-
20.	9 décembre (H)	Comité	-	-

2. ENQUÊTE

L'enquête consiste en grande partie dans la comparution devant le Comité des intervenants énumérés à la pièce 1.2.

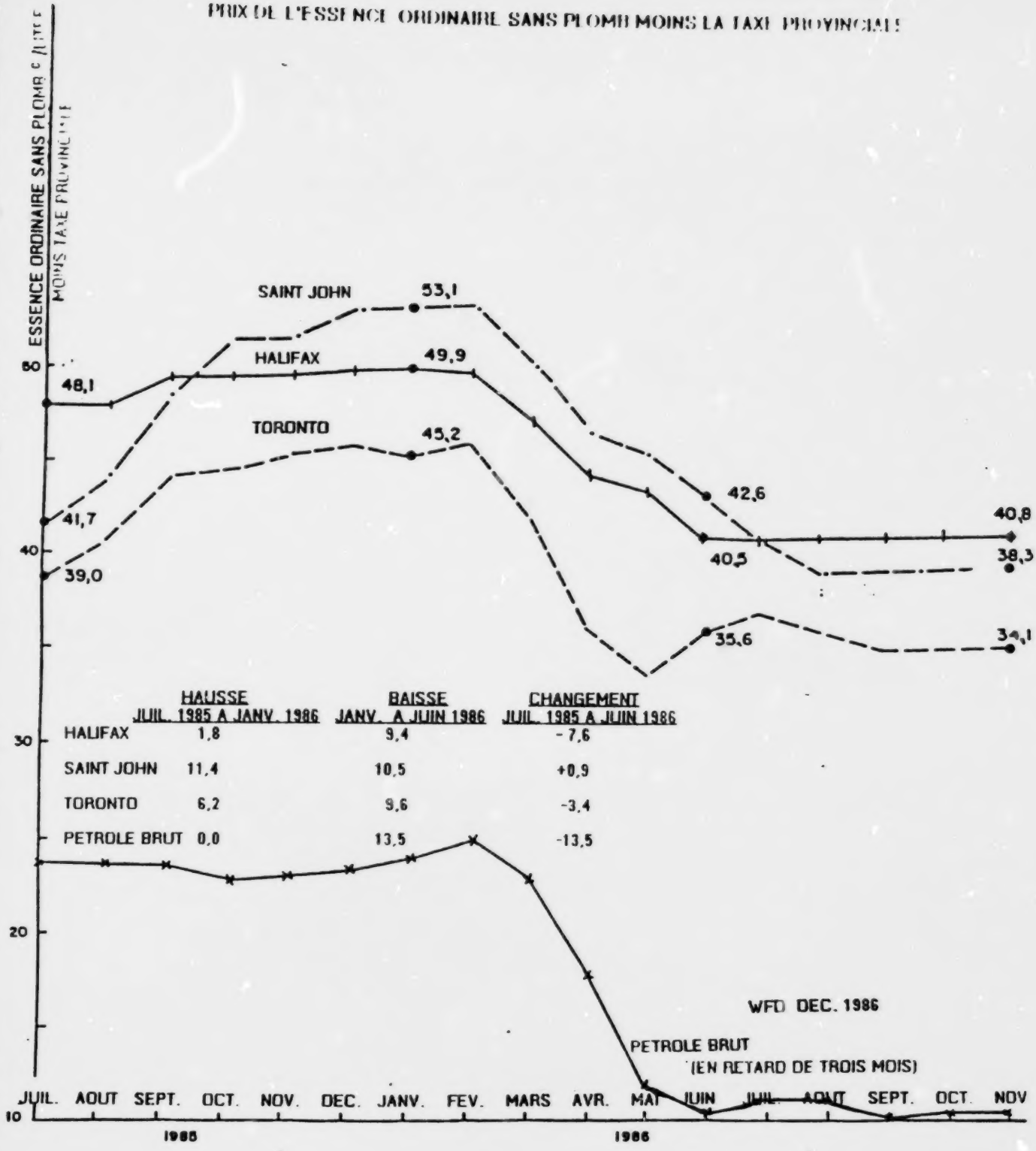
Les exposés des intervenants et les questions du Comité ont comme premier objectif d'examiner les six aspects de la mise en marché des produits pétroliers, ainsi qu'il suit:

- les prix
- les écarts de prix entre les provinces
- les écarts de prix à travers la province
- les bénéfices des sociétés pétrolières
- la réglementation
- des sujets connexes (prix du mazout domestique, du carburant diesel, etc.)

Chacun de ces sujets est traité dans les parties 2.1 à 2.6 par un sommaire des opinions des intervenants suivi des commentaires du Comité.

Sauf avis contraire, les prix sont cités en cents le litre (c./l) et ont trait à l'ESSENCE ORDINAIRE SANS PLOMB vendue dans les STATIONS SERVICES COMPLETS. Cela permet de faire une comparaison rapide avec les prix de la Nouvelle-Écosse où les stations libres-services ne sont pas autorisées (elles ne sont pas autorisées à Saint John non plus). Le prix de l'essence sans plomb est cité puisque c'est l'essence la plus en demande dans la région de l'Atlantique, elle accapare 49,6 pour cent du marché en 1985, l'essence ordinaire 43,8 pour cent et le super sans plomb 6,6 pour cent.

PRIX DE L'ESSENCE ORDINAIRE SANS PLOMB MOINS LA TAXE PROVINCIALE



	HAUSSE JUIL. 1985 A JANV. 1986	BAISSE JANV. A JUIN 1986	CHANGEMENT JUIL. 1985 A JUIN 1986
HALIFAX	1,8	9,4	-7,6
SAINT JOHN	11,4	10,5	+0,9
TORONTO	6,2	9,6	-3,4
PETROLE BRUT	0,0	13,5	-13,5

WFD DEC. 1986

2.1 Prix

La présente étape de l'enquête porte sur trois grands sujets:

- la détermination des prix
- une comparaison des prix des divers grades d'essence
- une comparaison des prix entre les points de vente libres-services et les points de vente services complets

Il est question de la pièce 1.3 dans la présente partie et dans les parties ultérieures. Le graphique qui y est présenté se fonde sur des données de Statistique Canada et du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources.

Les raffineurs, ou d'autres, vendent l'essence aux détaillants à des prix "de gros". Les détaillants vendent ensuite l'essence aux consommateurs à un prix représentant le prix de gros plus une marge commerciale ou une marge de détail.

Commentaires des intervenants

Tous les raffineurs affirment catégoriquement que le prix est fonction des forces du marché et que, à court terme, il n'est pas relié aux coûts.

Les forces ou les facteurs du marché touchant les niveaux de prix comprennent entre autres la part du marché, le nombre de points de vente en concurrence, le volume du débit, les services offerts, l'emplacement, la disponibilité des produits importés, etc.

Les raffineurs déclarent qu'ils ne fixent pas les prix, que c'est le détaillant qui le fait en ajoutant la marge de détail au prix de gros. Les raffineurs déclarent aussi que s'il arrive qu'un détaillant de marque doive réduire de beaucoup ou éliminer sa marge pour soutenir la concurrence, le raffineur offre parfois une aide. Un détaillant "de marque" est tenu par contrat de vendre seulement la marque d'essence du raffineur; un indépendant, qui peut acheter l'essence de n'importe quelle source, doit soutenir la concurrence à même sa marge commerciale.

L'association des détaillants soutient que les raffineurs dictent aux détaillants de marque les prix qu'ils doivent demander.

Tout en soulignant que les prix sont soumis aux forces du marché, les raffineurs signalent que le pétrole brut prend de 90 jours à 105 jours pour se rendre du point d'achat à la pompe et que, comme ils doivent utiliser la "méthode du premier entré premier sorti" conformément aux méthodes comptables utilisées au Canada, le coût de l'essence à un moment précis reflète les coûts du brut d'il y a trois mois ou trois mois et demi. Toutefois, les sociétés réaffirment à plusieurs reprises que le marché, et non pas le prix du brut ni les autres frais, constitue le facteur déterminant des prix de l'essence.

L'association des distributeurs et Landry soulignent que les indépendants constituent un élément de concurrence important et qu'ils provoquent souvent une baisse des prix. Les indépendants, surtout à des moments comme pendant la période de février à juin 1986 où le prix du brut baissait et où il était possible d'acheter des produits étrangers à des prix compétitifs, constituent le facteur le plus important dans la baisse des prix à la pompe du sud de l'Ontario.

Un autre facteur nécessaire pour obtenir des pr peu élevés est un gros chiffre de ventes par station ce qui, dans un marché restreint, a directement trait au nombre de stations par mille habitants. Ultramar fournit l'information du tableau 1.1 ci-dessous qui permet de constater une densité de points de vente plus forte au Nouveau-Brunswick que dans toute autre province du Canada, soit 2 fois et demie plus forte qu'en Ontario.

TABLEAU 1.1

	Mille habitants 1983	Stations-(1) service	Mille habitants par station-service
Québec	6 524	5 290	1,23
Nouveau-Brunswick	706	1 099	0,64
Île-du-Prince-Édouard	124	139	0,90
Nouvelle-Écosse	859	928	0,925
Terre-Neuve	577	636	0,907
Ontario	8 816	5 578	1,580

(1) Oil Week -- du 3 juin 1985 SOURCE: ULTRAMAR

Pour ce qui est des écarts entre le prix des trois grades d'essence, les raffineurs ont de la difficulté à déterminer, ou à spécifier, quel serait l'écart des coûts. Des coûts de 0,44 c./l pour l'essence sans plomb par rapport à l'essence ordinaire, comme le suggère le "Globe and Mail" du 7 août 1986 (annexe 1.5), sont considérés comme trop bas. Shell signale que les travaux de 90 millions de dollars à sa raffinerie de Montréal ont surtout pour but de produire de l'essence sans plomb.

Certains raffineurs et la commission de l'île signalent que les détaillants ne veulent pas nécessairement que la marge soit la même pour tous les grades et qu'ils peuvent réduire la marge dans le cas de l'essence ordinaire très en vue et l'augmenter dans le cas de l'essence sans plomb qui se vend beaucoup.

La commission de la Nouvelle-Écosse réglemente tous les prix et autorise actuellement un montant de 1,8 c./l de plus pour l'essence sans plomb que pour l'essence ordinaire et une somme additionnelle de 1,0 c./l pour le super sans plomb. Ces écarts sont comparables aux écarts de prix de Fredericton au 1er décembre 1986, qui étaient de 3,3 c./l et de 2,2 c./l.

Les intervenants n'ont pas beaucoup à dire au sujet de l'écart des coûts entre les stations "libres-services" et les stations "services complets". Il est indiqué que l'écart est fonction du chiffre d'affaires, des services offerts et ainsi de suite. La commission de l'île permet une marge de détail de 1,0 c./l de plus pour les stations services complets que pour les libres-services. Esso indique un écart allant de 1,4 c./l à 2,4 c./l entre les libres-services et les stations services complets de Fredericton.

Le petit nombre de lettres reçues de particuliers et de l'Association des retraités du C.N. (annexe 2.11) s'entendent pour signaler que les prix dans la province sont trop élevés par rapport aux prix d'autres régions et étant donné la baisse du prix du pétrole brut.

Commentaires du Comité

Bien que les raffineurs affirment sans équivoque que le marché, et non les coûts, dicte le prix de l'essence à court terme et qu'il ne faut pas établir un lien direct entre le prix de l'essence et le prix du brut, il est évident que, à long terme, les coûts doivent dicter les prix si l'industrie veut demeurer viable. La pièce 1.3 établit clairement les rapports d'ordre général qu'il y a entre les prix et le coût du brut, qui constitue le principal facteur du coût de l'essence; le barème des hausses de prix joint à l'exposé de Shell donne entre autres comme raison pour les changements de prix une augmentation des coûts d'exploitation.

Le Comité estime que les coûts constituent un des principaux facteurs qui influent sur les prix mais reconnaît aussi les nombreuses répercussions à court et à moyen terme que le marché a sur les prix. Un exemple frappant de l'influence qu'exerce le marché se voit dans les prix peu élevés en vigueur dans les localités du Nouveau-Brunswick situées près des frontières du Maine, où un écart de 12 c./l ou plus peut exister par rapport aux prix de Fredericton malgré des coûts presque pareils.

Selon les commentaires des intervenants, la marge maximum des détaillants de marque peut être de 6 c./l mais la plupart des détaillants imposent une marge de l'ordre de 3 c./l à 4 c./l. Viennent appuyer cet argument les ventilations de prix fournies par des intervenants, pièce 1.4, et ajoutées aux exposés écrits de l'association des détaillants à la pièce 2.1, volume 2.

PIÈCE 1.4

VENTILATION DES PRIX DE L'ESSENCE

SOCIÉTÉ EMPLACEMENT DATE	SHELL F'ton Fin 1985	ESSO F'ton Janv. 1986	PETROCAN Saint John Déc. 1985	PMAC (1) Saint John Janv. 1986	FCRP (2) N.-B. Janv. 1986
Prix à la pompe	59,7	61,7	59,4	61,7	61,7
Taxe fédérale Taxe provinciale	16,4	16,9	16,5	16,9	16,9
Pétrole brut	27,1	24,1	25,3	23,2	24,7
Détaillant	4,4	4,5	4,0	3,0[1]	3,3
Raffineur	11,8	16,2	13,6	18,6	16,8

DATE	Juin 1986	28 juil. 1986	21 juil. 1986
Prix à la pompe	51,7	50,4	43,9
Taxes	17,2	15,5	15,5
Pétrole brut	14,1	11,6	13,2
Détaillant	6,1	5,0	3,1
Raffineur	14,3	18,3	12,1

Remarque: (1) L'association des distributeurs signale une marge "rampe de chargement -- détail" s'élevant à 6 c./l. Cette marge est répartie arbitrairement entre les détaillants et les raffineurs qui reçoivent chacun 3 c./l.

(2) La Fondation des communications sur les ressources pétrolières. Voir la lettre du ministre en date du 25 février 1986 à l'annexe 1.2.

Comme le détaillant ne peut influer que sur une petite partie du prix à la pompe et comme de nombreux détaillants déclarent que les raffineurs leur dictent le prix de vente, le Comité estime que le prix à la pompe est, en fait, fixé par les raffineurs, mis à part les détaillants complètement indépendants.

La pièce 1.5 montre les écarts de prix entre les grades d'essence et entre les points de vente services complets et les libres-services.

À Halifax, l'écart entre l'essence ordinaire et l'essence ordinaire sans plomb est fixé par voie réglementaire à 1,8 cents. Les écarts au Nouveau-Brunswick sont semblables à ceux de Toronto pour se situer actuellement en moyenne à environ 3,0 c./l, l'écart quelque peu plus élevé à Toronto étant probablement dû à la faiblesse des prix de l'essence ordinaire dans le sud de l'Ontario. Un écart additionnel de 2 c./l existe entre l'essence ordinaire et le super sans plomb.

Une vérification effectuée le 4 décembre 1986 à des points de vente du Maine permet de constater un écart de 0,7 c./l entre l'essence ordinaire et l'essence sans plomb et de 7,4 c./l entre l'essence ordinaire et le super sans plomb.

Le Comité ne peut pas facilement déterminer l'écart des coûts entre les grades et croit que les écarts de prix sont surtout influencés par les forces du marché plutôt que par les coûts.

De même, une fourchette assez large des coûts supplémentaires des stations services complets par rapport aux stations libres-services, allant de 0,1 c./l à 1,7 c./l, indique que la mise en marché est le principal facteur influant sur ces écarts de prix même si le chiffre d'affaires moyen par point de vente a aussi des répercussions importantes sur les coûts.

PIÈCE 1.5

	Écart (c./l) Ordinaire -- Ordinaire sans plomb				Écart (c./l) Service complet -- Libre-service (1)			
	1985		1986		1985		1986	
	janvier	juillet	janvier	juillet	janvier	juillet	janvier	juillet
Halifax (2)	1,8	1,8	1,8	1,8	-	-	-	-
Saint John (2)	2,0	2,0	2,5	3,1	-	-	-	-
Moncton	2,2	2,8	2,5	2,9	0,3	0,7	0,3	1,7
Toronto	2,5	2,6	3,0	3,4	0,8	0,1	0,7	1,0

Remarques

(1) Essence ordinaire sans plomb
(2) Les libres-services ne sont pas autorisés à Halifax ni à Saint John

Source: Statistique Canada

PRICE OF REGULAR LEADED GASOLINE
PRIX D'ESSENCE ORDINAIRE AVEC PLOMB

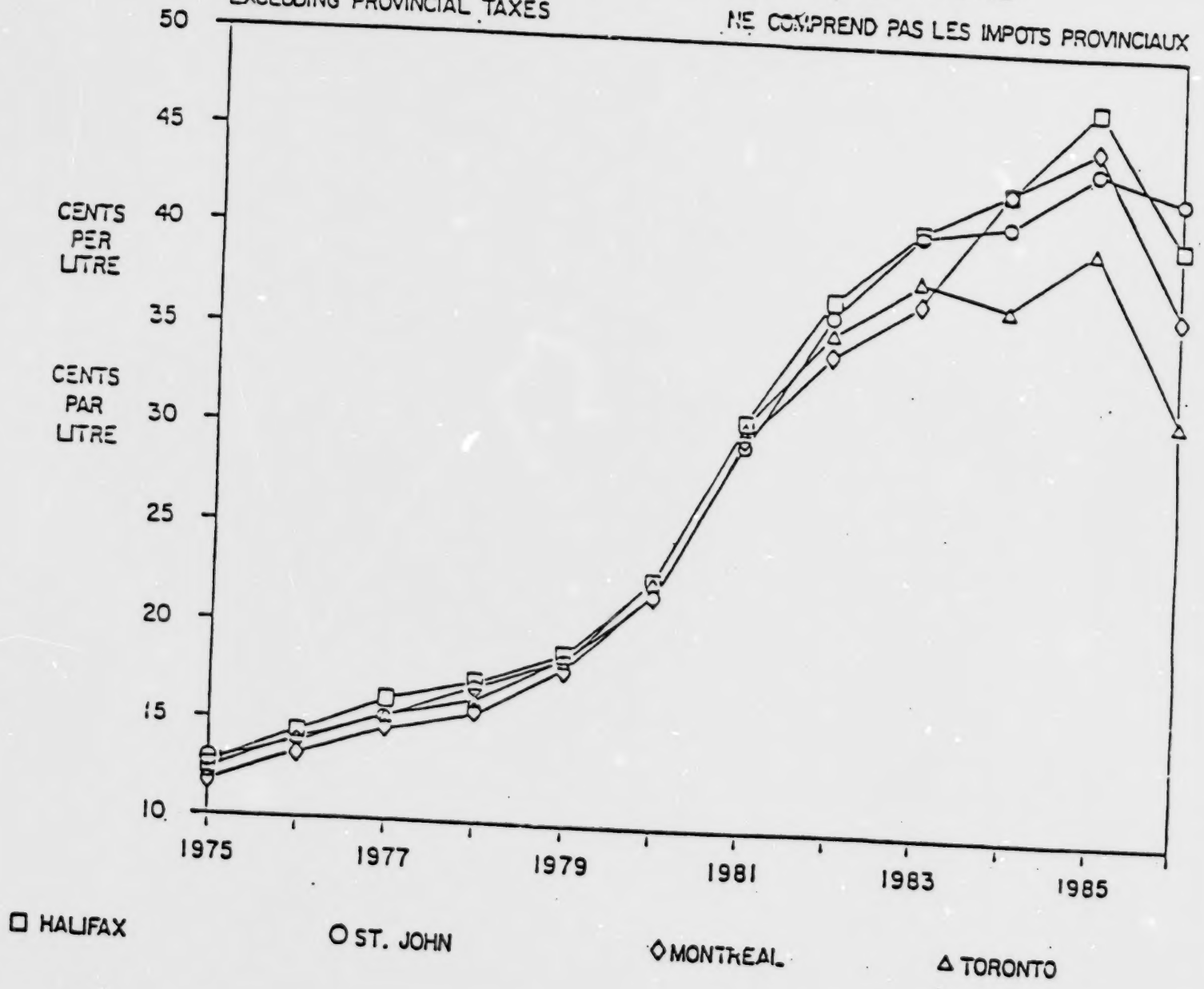


FIG. E.16

2.2. Écarts de prix entre les provinces

La motion (pièce 1.1) stipule au paragraphe 2 que le Comité doit examiner les raisons des écarts entre les prix en vigueur au Nouveau-Brunswick et les prix en vigueur dans les provinces de la Nouvelle-Écosse, du Québec et de l'Ontario.

Le graphique présenté à la pièce 1.6 indique les prix relatifs demandés dans les grandes villes des quatre provinces de 1975 à 1986. Il faut noter que dans le cas présent la comparaison se fait au niveau des prix de l'essence ORDINAIRE, puisque l'essence SANS PLOMB n'existait pas au début.

Le Comité et les intervenants se concentrent sur trois régions du Canada seulement, soit le Nouveau-Brunswick (Saint John), la Nouvelle-Écosse (Halifax) et l'Ontario (Toronto) en raison de la facilité d'accès à l'information dans les Maritimes et de la parution d'une étude sur le prix de l'essence effectuée par la province de l'Ontario.

Commentaires des intervenants

En Nouvelle-Écosse, le prix de gros et de détail de l'essence est en fait réglementé depuis 1934. La commission de la Nouvelle-Écosse fixe aussi le nombre de points de vente et les heures d'ouverture.

Dans le cadre de la réglementation des prix, des consultants sont engagés pour faire une estimation du coût du brut, du raffinage et de la distribution, ce qui donne le prix de gros maximum. Plusieurs régions de la province ont des prix réglementés qui diffèrent seulement en raison d'une allocation de transport à partir d'Halifax/Dartmouth.

Les demandes de hausse des prix de gros maximums doivent être présentées à la commission qui détermine alors le prix des trois grades d'essence et des autres produits pétroliers. L'essence peut être vendue en deça du prix maximum fixé par règlement au gré du grossiste ou du détaillant.

Les points de vente libres-services ne sont pas autorisés en Nouvelle-Écosse, et le gouvernement exige un minimum de services dans les autres. L'octroi de permis d'exploitation de stations-service est déterminé en fonction des besoins de la population. Le nombre de points de vente a été réduit, pour passer de 1 500 à 860 de 1976 à 1986. La commission de la Nouvelle-Écosse a cinq inspecteurs qui vérifient les points de vente pour s'assurer qu'ils se conforment aux normes.

Il est signalé qu'un des résultats évidents de la réglementation de la marge de détail est un roulement des exploitants de stations-service inférieur à celui du Nouveau-Brunswick. Irving confirme cette opinion.

PIÈCE 1.7

ESSENCE ORDINAIRE SANS PLOMB
(Service complet)

PRIX À LA POMPE MOINS LA TAXE PROVINCIALE
(cents/litre)

DATE	SAINT JOHN	TORONTO	ÉCART
1981 Janvier	28,2	29,0	(0,8)
Juillet	33,3	34,9	(1,6)
1982 Janvier	35,5	37,5	(2,0)
Juillet	38,5	37,7	0,8
1983 Janvier	39,5	40,4	(0,9)
Juillet	43,3	41,4	1,9
1984 Janvier	44,0	43,3	0,7
Juillet	43,6	42,7	0,9
1985 Janvier	46,5	44,9	1,6
Juillet	41,7	39,0	2,7
1986 Janvier	53,1	45,2	7,9
Février	53,2	45,8	7,4
Mars	50,2	41,9	8,3
Avril	46,3	35,9	10,4
Mai	45,2	33,3	11,9
Juin	42,6	35,6	7,0
Juillet			

SOURCE: STATISTIQUE CANADA

La commission de la Nouvelle-Écosse reconnaît que, comme l'indique la pièce 1.6, les prix de sa région ont toujours été plus élevés que dans les trois autres provinces à l'exception de la période allant d'octobre 1985 à juillet 1986 au moment où les prix du Nouveau-Brunswick étaient les plus élevés. L'affirmation selon laquelle la réglementation, comme elle se fait en Nouvelle-Écosse, tend à faire augmenter les prix à long terme n'est pas réfutée.

La pièce 1.7 montre l'écart existant entre les prix à Saint John et à Toronto depuis janvier 1981.

Les intervenants donnent quatre principales raisons pour expliquer les récents écarts entre les prix du Nouveau-Brunswick et ceux de régions du sud de l'Ontario:

- l'importance du marché de Toronto/sud de l'Ontario
- le nombre de raffineries situées près de la région
- la proximité des frontières américaines et la possibilité d'importer des produits bon marché
- la présence de gros détaillants indépendants

L'importance du marché de l'Ontario, et la faible densité des points de vente par rapport au Nouveau-Brunswick, permet aux stations d'avoir un plus gros chiffre d'affaires et par conséquent des coûts inférieurs; ce qui encourage les indépendants à s'établir. Quand les prix sont bas aux États-Unis, les indépendants importent des produits des États-Unis et réduisent les prix.

L'important marché de la région permet l'utilisation de pipelines économiques pour le transport, et les points de vente à gros chiffre d'affaires peuvent se permettre de gros réservoirs et profitent d'autres moyens de transport et d'exploitation rentables.

Les raffineurs soulignent l'importance de faire fonctionner une raffinerie à son maximum puisque le coût unitaire est inversement proportionnel au débit. Cela entraîne de la concurrence entre les raffineries, qui veulent conserver ou augmenter leur part du marché.

Plusieurs raffineurs et l'association des distributeurs soulignent que la disponibilité des produits provenant des États-Unis est un facteur important et que lorsque le prix du brut baisse le prix de l'essence vendue aux États-Unis diminue avant le prix de l'essence vendue au Canada en raison de l'utilisation de la méthode comptable PEPS (premier entré, premier sorti) au Canada et de la méthode DEPS (dernier entré, premier sorti) aux États-Unis. Voilà pourquoi, pendant la première moitié de 1986 au moment où les prix du brut chutaient, les prix de l'essence aux États-Unis étaient beaucoup moins élevés qu'au Canada, et les détaillants, en particulier les indépendants du sud de l'Ontario, ont importé beaucoup d'essence, ce qui a occasionné une baisse des prix.

L'information fournie par l'association des distributeurs (volume 2, pièce 10) comprend des prévisions de coûts indiquant que les coûts à Toronto devraient être supérieurs de 1,0 c./l à ceux de Saint John. Ceci est contraire toutefois à l'opinion du représentant de la commission de la Nouvelle-Écosse qui estime qu'il est raisonnable de s'attendre à ce que les coûts dans la région de l'Atlantique soit de 5 c./l à 7 c./l plus élevés que les coûts à Toronto. Shell indique que les coûts au Nouveau-Brunswick sont supérieurs de deux ou trois cents.

Commentaires du Comité

Le Comité estime que le marché de l'essence du Nouveau-Brunswick est semblable aux marchés du sud et du centre de l'Ontario.

La région de Saint John est semblable, mis à part la grosseur, à la région de Toronto, puisqu'il s'agit du premier centre en importance de la province et qu'elle se trouve près d'une grosse raffinerie. Les coûts de raffinage, de distribution et de vente ne devraient pas varier de beaucoup, et le Comité estime que des comparaisons des prix en vigueur dans les deux villes jusqu'à la fin de 1985, pièce 1.7, viennent le confirmer.

Il est possible de comparer d'autres grandes villes et petites villes des deux provinces étant donné leur similarité du point de vue grosseur, distances des raffineries, accès à un nombre de raffineries en concurrence, accès à des terminaux maritimes, distance des marchés frontaliers américains, etc., comme l'indique le tableau 1.2 ci-dessous:

Tableau 1.2

	Emplacements du Nouveau-Brunswick	Emplacements équivalents de l'Ontario
1.	région de Saint John	région de Toronto
2.	Fredericton, Moncton, Sussex, Shediac	Barrie, Bancroft, Renfrew, Orillia, Smith Falls
3.	Newcastle, Chatham, Woodstock, Sackville, Chipman, Minto, Blackville, Doaktown, Hartland, Florenceville	Parry Sound, Bracebridge, Huntsville, Pembroke
4.	Côte nord, Edmundston, Grand-Sault, etc.	Sudbury, North Bay, Sturgeon Falls, Deep River, South River, Mattawa, Pewassan, Callander

Le Comité accepte les différences entre les marchés du sud et du nord de l'Ontario établies dans la "North-South Gasoline Pricing Study" du gouvernement de l'Ontario (pièce 3.3, volume 3) et estime que des différences logistiques et géographiques semblables existent au Nouveau-Brunswick entre la région de Saint John et le reste de la province.

La réduction de l'efficience, qui vient s'ajouter à un chiffre d'affaires moins élevé par point de vente, à des chargements moins gros, etc. au fur et à mesure que la distance des raffineries et des grands centres de population augmente, semble se répercuter, de façon semblable, sur les régions et les localités de chaque province, énumérées au tableau 1.2.

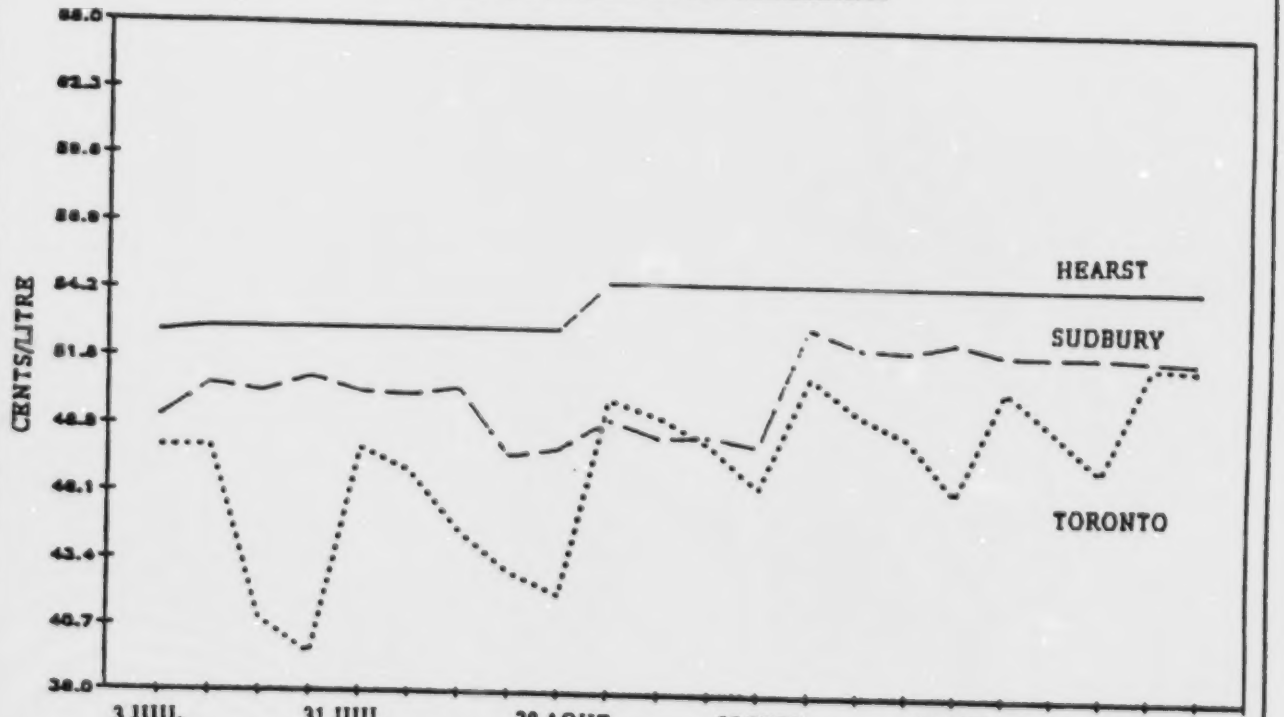
Le Comité estime que seulement deux aspects des marchés des deux régions diffèrent; premièrement, il n'y a pas de gros détaillants indépendants au Nouveau-Brunswick et, deuxièmement, le nombre de points de vente par habitant est plus élevé au Nouveau-Brunswick, comme l'indique le tableau 1, ce qui entraîne un débit inférieur par station.

Les quatre raffineurs qui ont comparu après la présentation de la pièce 1.3 le 19 août ne peuvent expliquer de façon satisfaisante pourquoi il existe un écart entre les prix à Saint John et ceux en vigueur à Toronto depuis le milieu de 1985 après que les prix aient été semblables pendant de nombreuses années. Le Comité ne peut trouver aucune raison valable pour la hausse de 11,4 c./l des prix à Saint John de juillet 1985 à janvier 1986 tandis que les prix ont augmenté de 6,2 c./l à Toronto. En fait, étant donné que les prix du pétrole brut ont peu changé pendant cette période, il ne peut comprendre les hausses à l'un ou l'autre endroit.

Graphique 2.3

NORD DE L'ONTARIO

PRIX DE DÉTAIL DE L'ESSENCE



SOURCE: ENQUETES DU GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO

PIECE 18

De même, le Comité ne comprend pas pourquoi, pendant la période de douze mois allant de juillet 1985 à juin 1986, au moment où les prix du pétrole brut diminuaient de 13,5 c./l, les prix de l'essence augmentaient de 0,9 c./l à Saint John.

Le Comité constate que dans l'étude de l'Ontario, (pièce 3.3, volume 3), comme il est indiqué dans les tableaux 2.3 à 2.7 de ce rapport (dont un exemple apparaît ci-contre à titre de pièce 1.8), les forces du marché dans le sud de l'Ontario entraînent des hauts et des bas qui ne se produisent pas dans la même mesure dans le centre de l'Ontario et pas du tout dans le nord de l'Ontario.

Le marché de l'essence du Nouveau-Brunswick n'a pas, selon le Comité, l'élément essentiel de concurrence qui semble nécessaire pour produire la lutte constante pour obtenir les faveurs des clients, élément qui semble évident dans le sud de l'Ontario, c'est-à-dire la présence de gros revendeurs et de gros détaillants indépendants.

2.3 Écarts de prix à travers la province

Une bonne partie des délibérations du Comité et des commentaires des intervenants portent sur le grand écart du prix de l'essence à travers la province.

PIÈCE 1.9

ENQUÊTE SUR LES PRIX DE L'ESSENCE À TRAVERS LE NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 8 septembre 1986

cents le litre

	Ville	Ordinaire	Ordinaire sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	50,4	52,4	55,0	46,2
2	Saint John	43,9	46,9	47,9	50,0
3	Moncton	49,6	52,3	54,0	40,5
4	Bathurst	46,3	48,3	51,3	39,9
5	Edmundston	38,8	40,5	42,8	38,9
6	Chathan-Newcastle	44,0	46,3	48,9	41,8
7	Campbellton	48,9	51,0	54,1	45,3
8	Woodstock	40,8	42,8	46,8	38,5
9	Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10	Sackville	47,6	50,9	----	----
11	St. Stephen	40,9	46,9	43,1	50,9
12	Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

ENQUÊTE SUR LES PRIX DE L'ESSENCE À TRAVERS LA NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2	Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3	Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4	New Glasgow	47,8	49,6	50,6	49,0
5	Port Hawkesbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6	Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7	Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

Le ministère fait une simple enquête téléphonique durant la période où le Comité siège. De trois à cinq points de vente, choisis au hasard, sont appelés dans chaque grand centre et un dans les petites localités; les résultats inscrits sont des moyennes simples et sont présentés à l'annexe 1.6; un échantillon figure à la pièce 1.9 pour faciliter la consultation. Les prix du carburant diesel doivent être utilisés avec prudence puisqu'il existe une grande fourchette à l'intérieur d'une même localité (de plus de 20 c./l), ce qui peut donner des moyennes s'écartant de beaucoup des prix à la pompe.

Commentaires des intervenants

Plusieurs raffineurs signalent qu'ils ont des problèmes d'image en ce sens que si les prix de l'essence varient d'une région à l'autre ils doivent expliquer pourquoi et que si les prix ne varient pas ils sont accusés de collusion.

Esso et Irving signalent des variations dans d'autres denrées, par exemple, le lait, les pommes de terre, la bière, etc., et indiquent que les écarts de prix font partie intégrante d'une économie de marché et qu'ils n'y voient rien de mal. Les raffineurs signalent que la faiblesse des prix au Maine les a forcés à venir en aide à leurs détaillants du Nouveau-Brunswick situés le long des frontières. Ils déclarent perdre de l'argent dans ces régions à 38 c./l et à 40 c./l.

En réponse à de nombreuses questions au sujet du grand écart de prix à l'intérieur de la province, les raffineurs n'ont pu donner aucune raison précise mais ont mentionné les lois du marché qui sont, ou peuvent être différentes, d'une région à l'autre. Voici des commentaires typiques:

> Tout ce que je peux dire c'est que l'aspect concurrentiel du marché est plus fort qu'ici -- Petro-Canada
>
> Nous revenons alors à cet autre élément que sont les forces du marché -- Esso
>
> Les lois du marché ont fait baisser les prix, je ne peux l'expliquer autrement -- Shell
>
> En fait, c'est l'aspect concurrentiel d'un marché donné qui détermine le prix de l'essence -- Irving (Traduction.)

Quant aux prétendues guerres des prix, et en particulier à la chute soudaine des prix à Saint John en juin 1986, aucun raffineur ne peut les expliquer ou même indiquer qui les a commencées. Il est signalé que si un détaillant donné veut augmenter sa part du marché, ou protéger sa part des nouveaux venus, il peut alors réduire son prix et les autres doivent suivre. Esso et Shell signalent qu'ils ont donné le pas à la baisse des prix des derniers mois à travers le pays, mais qu'ils n'ont commencé aucune guerre des prix locale.

Les raffineurs ne peuvent expliquer pourquoi les prix sont si élevés dans de nombreuses villes de la province, et tout particulièrement pourquoi, à Fredericton, les prix sont parmi les plus élevés au Canada. Il est mention des conclusions de l'étude de l'Ontario, à savoir que dans

le nord, où le volume par point de vente est inférieur, le détaillant compte pour faire des bénéfices sur d'autres produits et services et est par conséquent moins dynamique pour ce qui est de la vente de l'essence. De même, dans les petites localités des liens d'amitié et de loyauté sont souvent créés entre le détaillant et le client de sorte que l'importance accordée aux prix et à la concurrence est moins grande. Il est jugé que ces mêmes facteurs peuvent très bien s'appliquer au Nouveau-Brunswick.

Petro-Canada laisse entendre que les prix à Fredericton ne sont pas trop élevés, mais que tous les autres ne sont pas assez élevés pour permettre aux sociétés de réaliser des bénéfices raisonnables.

Les raffineurs réfutent la suggestion selon laquelle les prix élevés de certaines régions de la province ont pour but de subventionner les régions situées près des frontières où les prix, paraît-il, ne sont pas assez élevés pour permettre de réaliser des bénéfices. De même, ils rejettent une suggestion selon laquelle les automobilistes du Nouveau-Brunswick et d'autres coins de la région subventionnent la population de l'Ontario.

Commentaires du Comité

Le Comité n'accepte pas l'argument selon lequel les écarts de prix de l'essence sont analogues aux écarts de prix d'autres denrées. Les membres allèguent que dans n'importe quelle localité il est possible de magasiner pour la plupart des denrées mentionnées et trouver un écart de prix assez large alors que pour l'essence, les prix d'une localité sont en général pareils.

Le Comité constate que les prix au Nouveau-Brunswick peuvent varier d'un montant allant jusqu'à 14 c./l alors que dans le milieu réglementé de la Nouvelle-Écosse l'écart est de 1,9 c./l. De plus, d'après l'étude de l'Ontario, l'écart moyen entre le nord et le sud de l'Ontario est de 4,2 c./l et d'environ 2 c./l entre le centre et le sud de l'Ontario.

Les marchés de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick semblent être différents sous un aspect, à savoir que les grosses localités du Nouveau-Brunswick ont souvent des prix plus élevés que les régions rurales, alors que l'étude de l'Ontario a constaté le contraire.

Le Comité ne peut déterminer pourquoi il y a une telle variation de prix à travers la province. Les prix au bas du barème sont comprenables puisqu'ils ont pour but de permettre aux détaillants de soutenir la concurrence du Maine. Le fait que les prix au haut du barème, c'est-à-dire à Fredericton, soient parmi les plus élevés au Canada ne peut être relié directement aux coûts puisque cette ville est située à seulement 100 km de la première raffinerie en importance du pays. Fredericton a une population et un nombre de points de vente d'essence qu'il serait possible de considérer comme hautement compétitifs, mais ce n'est pas le cas. Le Comité ne peut que se rendre à l'évidence, c'est-à-dire qu'il n'y a pas assez de stimulants pour inciter les raffineurs et les détaillants à laisser tomber le régime de prix unique. De plus, la distance d'environ 50 km qui sépare Fredericton des endroits où l'essence se vend moins cher est suffisamment grande pour dissuader les automobilistes de quitter la ville pour faire le plein. La même situation semble se produire dans d'autres villes, mais à des niveaux de prix inférieurs. La forte densité des points de vente au Nouveau-Brunswick, à laquelle vient s'ajouter un chiffre d'affaires peu élevé, ne semble pas encourager la concurrence.

PIÈCE 1.10

Annexe A-7

TAUX DE RENDEMENT: INDUSTRIE PÉTROLIÈRE CANADIENNE

	1981	1982	1983	1984	1985	Moyenne de cinq ans
			%			
RENDEMENT DE LA MOYENNE DU CAPITAL UTILISÉ						
AMONT						
Sociétés sous contrôle canadien	7,1	6,1	3,3	5,4	4,5	5,3
Sociétés sous contrôle étranger	6,8	8,9	12,7	11,4	10,8	10,1
Total de l'industrie	7,0	7,1	6,7	7,7	7,0	7,1
AVAL[a]						
Sociétés sous contrôle canadien	5,6	(1,7)	(4,0)	1,9	(0,9)	0,2
Sociétés sous contrôle étranger	12,7	4,7	0,2	3,6	3,0	4,8
Total de l'industrie*	10,1	2,4	(1,3)	3,0	1,6	3,2
TOTAL DES ACTIVITÉS[b]						
Sociétés sous contrôle canadien	7,4	2,9	(0,5)	5,2	3,3	3,9
Sociétés sous contrôle étranger	8,6	6,8	7,9	8,4	7,6	7,9
Total de l'industrie	7,9	4,4	3,4	6,4	5,0	5,4
* *Rappel: Raffineurs nationaux/Comm.*	8,3	1,3	(1,9)	2,8	0,8	2,3
Raffineurs régionaux/Comm.	14,1	4,9	(0,3)	3,5	3,6	5,3
RENDEMENT DE LA MOYENNE DE L'AVOIR						
ACTIVITÉS AU CANADA						
Sociétés sous contrôle canadien	12,1	5,5	(0,6)	7,0	3,6	5,5
Sociétés sous contrôle étranger	11,7	9,7	11,7	12,4	11,0	11,3
Total de l'industrie	11,9	7,6	5,3	9,6	7,3	8,3
TOTAL DES ACTIVITÉS[b]						
Sociétés sous contrôle canadien	12,0	2,7	(1,8)	7,6	3,7	4,8
Sociétés sous contrôle étranger	11,7	9,6	11,6	12,4	10,9	11,2
Total de l'industrie	11,8	6,1	4,6	9,9	7,2	7,9

NOTA: (a) Dans le présent tableau, le terme aval désigne uniquement les activités liées aux produits pétroliers, c.-à-d. qu'il exclut les activités pétrochimiques et les autres activités aval.

(b) Activités amont et aval, autres activités au Canada et à l'étranger.

Le Comité estime que le manque de motivation au changement de la part des raffineurs et de leurs détaillants provient de l'absence de véritables détaillants indépendants, qui sont les chefs de fil du marché du sud de l'Ontario.

2.4 Bénéfices des sociétés pétrolières

Commentaires des intervenants

La plupart des raffineurs soulignent le taux de bénéfices insuffisant de l'industrie, et les chiffres présentés à la pièce 1.10 par l'association des distributeurs en matière de rendement du total de l'industrie pour les cinq dernières années viennent appuyer cet argument.

Des sociétés établies sur le marché du sud de l'Ontario, toutes sauf Texaco déclarent qu'il n'est pas rentable.

Seul Esso peut indiquer son taux de rendement du capital investi dans la région de l'Atlantique et déclare qu'il se situe aux environs de 8,5 pour cent pour les trois dernières années, tandis que pour la même période il est signalé que les activités dans l'est du Canada ont perdu de l'argent.

PIECE 1.11

Le dimanche 29 octobre 1986

Le raffinage et la mise en marché parmi les quelques gagnants du secteur pétrolier canadien

Par DENNIS SLOCUM
The Globe and Mail

L'industrie pétrolière du Canada a un gagnant, mais l'euphorie ne durera peut-être pas longtemps. Le raffinage et la mise en marché des produits pétroliers -- c'est-à-dire les activités en aval -- ont enregistré une hausse considérable des bénéfices au cours du troisième trimestre.

La Compagnie Pétrolière Impériale Ltée et Texaco Canada Inc., parmi les premières en importance des sociétés pétrolières intégrées, ont connu des marges bénéficiaires atteignant des niveaux jamais vus depuis 1979-1980, ce qui leur a permis de réaliser presque autant de bénéfices sur les produits raffinés que pendant toute l'année 1985.

Les bénéfices en aval de la Compagnie Pétrolière Impériale au cours des trois derniers mois s'élevaient à 90 millions de dollars, par rapport à 16 millions pendant le trimestre précédent et à 93 millions pour toute l'année 1985.

Pourquoi? Les raffineurs ont enfin commencé à utiliser au cours de la période allant de juillet à septembre le brut acheté à meilleur prix, et les importations de produits raffinés bon marché des États-Unis étaient très limitées. Les prix des produits raffinés ont moins diminué que les prix du pétrole brut et par conséquent les marges bénéficiaires -- qui avaient enregistré une faible reprise au deuxième trimestre -- ont monté en flèche.

Le secteur du raffinage n'arrivait pas à générer des bénéfices raisonnables depuis un certain nombre d'années. Comme le taux de rendement des investissements du secteur aval ne s'élevait qu'à moins de 2 pour cent en 1985, les sociétés pétrolières intégrées profitent de la baisse des prix mondiaux du pétrole de cette année pour élargir les marges.

Bien que certains observateurs estiment que la reprise du secteur du raffinage durera au moins pendant la première moitié de 1987 et peut-être des années, d'autres soutiennent que les trois derniers mois étaient exceptionnels. Les clients qui n'avaient pas acheté le printemps dernier refaisaient leurs stocks.

Le chiffre total des ventes de produits raffinés du troisième trimestre égalait à peu près les taux de l'année précédente, et une baisse même minime de la demande pourrait entraîner des guerres de prix, surtout sur le gros marché hautement compétitif de l'Ontario.

Philippe Hervieu de Nesbitt Thomson Deacon Inc. de Toronto est optimiste à propos des marges bénéficiaires, mais il signale que la portée des améliorations sera fonction de ce qui se passera en Ontario.

L'élargissement des marges se répercute de façon considérable sur les bénéfices des sociétés pétrolières. Chaque hausse de une cent des marges de raffinage donne des millions de dollars aux raffineurs de pétrole.

M. Hervieu a constaté que les marges net des raffineurs canadiens augmenteront cette année et qu'une autre hausse est prévue pour 1987. Il suppose que le prix du pétrole brut sera en moyenne de 20 $ can. le baril en 1986 et de 25 $ en 1987.

Il y a de plus fortes chances que les marges de raffinage demeurent relativement stables pour le reste de l'année depuis que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole a étendu son entente de production provisoire jusqu'à la fin de l'année. Si les pays de l'OPEP ne s'étaient pas entendu, les prix du pétrole -- et les marges de raffinage -- auraient encore une fois chuté.

Cependant, les prix du pétrole ont quelque peu baissé cette semaine à la suite de rumeurs selon lesquelles l'Arabie saoudite -- le premier exportateur de pétrole au monde -- vendrait son pétrole au rabais.

Les périodes de baisse des prix du pétrole minent les marges de raffinage. Les prix des produits chutent plus vite que le pétrole bon marché peut être transporté au moyen du réseau de pipelines -- un processus qui peut prendre jusqu'à 90 jours et même plus. Jusqu'au début mai, les raffineurs canadiens étaient obligés d'enregistrer de grosses pertes sur inventaire.

De plus, les raffineurs américains, qui ne conservent pas de gros stock et qui utilisent la méthode comptable DEPS (dernier entré, premier sorti) pour les achats de pétrole brut, ce qui permet de raffiner en premier le brut bon marché, mènent une concurrence vive au niveau des prix. Les raffineurs canadiens utilisent la méthode comptable PEPS (premier entré, premier sorti).

Douglas Weber de Bache Canada Inc. de Toronto est l'un des analystes qui prônent la prudence. Il prétend que les temps seront plus durs au cours du quatrième trimestre et signale que la demande est faible et que les sociétés devront lutter pour leur part du marché. Il ajoute que si les prix du pétrole chutent, les sociétés devront tenir compte de la possibilité que des produits bon marché soient importés des États-Unis.

Robert Plexman de Lévesque Beaubien Inc. de Montréal soutient que d'autres raffineries devront fermer si l'industrie veut que le taux du rendement de la moyenne du capital se situe entre 9 pour cent et 12 pour cent.

Même si le secteur du raffinage a capté la vedette, les bénéfices globaux des grandes sociétés pétrolières intégrées subissent toujours la tendance à la baisse des prix à la tête de puits. La déréglementation de l'industrie du gaz naturel canadienne le 1er novembre fera baisser les prix du gaz et entraînera une poussée vers le bas des bénéfices tirés des ressources.

La Compagnie Pétrolière Impériale, par exemple, a enregistré des bénéfices de 103 millions de dollars au troisième trimestre, soit 63 cents l'action, par rapport à 152 millions ou 93 cents l'action avant le droit exceptionnel de 45 millions de dollars de l'année précédente.

Commentaires du Comité

Le Comité estime que le taux de rendement suffisant mentionné par Esso pour les provinces de l'Atlantique reflète probablement la position d'autres sociétés établies au Nouveau-Brunswick, mais à des questions posées au sujet de la rentabilité régionale ou provinciale d'autres sociétés ne donnent pas de réponses satisfaisantes.

Les audiences du Comité ont lieu au cours du troisième trimestre de 1986 et l'information des représentants vaut donc jusqu'à la fin juillet à peu près. Il est supposé que leurs commentaires sur la rentabilité reflètent en général les résultats des deux premiers trimestres de l'année.

Un article du "Globe and Mail", pièce 1.11, dénote une hausse importante des bénéfices en aval au cours du troisième trimestre et des marges atteignant des taux inconnus depuis 1979-1980. Un examen de la pièce 1.3 permet de constater que la marge entre les coûts du brut et le prix à la pompe (moins la taxe provinciale) à Toronto, depuis juin, se situe à un niveau qui n'avait pas été atteint depuis longtemps et que la même marge pour Saint John est de 4 c./l à 4,5 c./l plus élevée (de 10 c./l et plus à Fredericton).

Le Comité signale que dans l'exposé écrit présenté par Esso, au tableau VII, la société indique que les taux de rendement du capital utilisé par la Compagnie de produits pétroliers Impériale sont les suivants:

1979	11,6 %
1980	18,8 %
1981	15,6 %

PIÈCE 1.12

MOYENNE DU PRIX À LA POMPE DE L'ESSENCE ORDINAIRE SANS PLOMB AU CANADA
NOVEMBRE 1986
CENTS LE LITRE

Province	Prix de détail	Taxes provinciales sur le carburant	Taxes fédérales de vente et d'accise	Pétrole brut	Raffinage mise en marché et vente
T.-N.	53,8	9,2	7,62	11,3	25,68
Î.-P.-É.	48,3	8,2	7,62	11,3	21,18
N.-É.	49,1	8,2	7,62	11,3	21,98
N.-B.	48,2	8	7,62	11,3	21,28
Qc	53,5	14,4	7,62	10,1	21,38
Ont.	43,9	8,3	7,62	13,3	14,68
Man.	47,6	8	7,62	12,8	19,18
Sask.	39,2	----	7,62	12,7	18,88
Alb.	38,7	----	7,62	12,5	18,58
C.-B.	45,8	6,14	7,62	13	19,04

1. Le prix de détail est fourni par La Fondation des communications sur les ressources pétrolières.
2. Les taxes provinciales sur le carburant, les taxes fédérales de vente et d'accise et les coûts du pétrole brut sont fournis par le ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources.

Une comparaison des marges actuelles et des rendements de cet ordre amène le Comité à supposer que les marges en vigueur sur le gros marché de l'Ontario sont suffisantes actuellement et que les marges d'autres régions sont trop élevées.

Les marges de chaque province, se fondant sur les prix au détail moyens fournis par La Fondation des communications sur les ressources pétrolières sont indiquées à la pièce 1.12 et confirment la comparaison présentée à la pièce 1.3.

Le Comité signale que le fait de discuter des prix en cents le litre peut donner l'impression que les écarts sont minimes mais qu'étant donné le gros volume en cause de petits écarts du prix unitaire constituent une grosse somme d'argent. Au Nouveau-Brunswick, un écart de 1 c./l pour les produits suivants ont les répercussions ci-dessous:

essence	10 millions de dollars par année
carburant diesel	4 millions de dollars par année
mazout domestique	4,5 millions de dollars par année

2.5 Réglementation

La Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard sont les seules provinces du Canada qui réglementent la distribution de l'essence.

Par l'entremise d'une commission des entreprises de service public, la Nouvelle-Écosse fixe un plafond pour le prix de gros, la marge de détail et le nombre et les normes des stations-service.

L'Île-du-Prince-Édouard fixe la marge de détail et le nombre de stations-service par l'entremise d'une commission des entreprises de service public et étudie, mais ne réglemente pas, les prix de gros.

Commentaires des intervenants

Les raffineurs, Landry et l'association des distributeurs s'opposent vigoureusement à la réglementation des prix. M. Landry se dit convaincu que les indépendants peuvent facilement soutenir la concurrence des grands et conseille de conserver une véritable économie de marché.

Le représentant d'Irving déclare que la société ne s'opposerait pas à l'octroi de permis aux nouvelles stations-service selon le critère des besoins. (Les points de vente de marque Irving comptent pour environ 50 pour cent du nombre total des points de vente et Imperiale tient la deuxième place, soit environ 19 pour cent.)

L'association des détaillants suggère que le plafond et le plancher des marges de détail soient réglementés et que les nouveaux points de vente ne soient autorisés que s'il est possible de prouver qu'un besoin se fait sentir. L'association s'inquiète surtout du fait que ses membres ne peuvent être sûrs d'un jour à l'autre de leur marge et par conséquent qu'ils ne peuvent prévoir un budget ou planifier autre qu'à court terme puisqu'ils sont à la merci des raffineurs.

Il importe de signaler une réponse du représentant de l'association de la Nouvelle-Écosse:

> Comme je l'ai dit, je ne voudrais pas suggérer que vous règlementiez tout. La réglementation est facile, la déréglementation ne l'est pas. Voilà le problème de la Nouvelle-Ecosse. (Traduction.)

Commentaires du Comité

Il est présumé que par réglementation les intervenants veulent parler de celle pratiquée en Nouvelle-Écosse, qui a entraîné des prix plus élevés que dans la plupart des régions non réglementées et des frais et des efforts administratifs considérables.

Le Comité a l'impression d'après les commentaires des raffineurs que même s'ils s'opposent à la réglementation et ne la verraient pas d'un bon oeil, les prix élevés de la Nouvelle-Écosse la rendraient tolérable.

Un aspect des règlements de la Nouvelle-Écosse qui semblent être rejeté par tous est la limite imposée aux heures et aux jours d'ouverture par la commission de la Nouvelle-Écosse.

2.6. Sujets connexes

Le Comité discute des sujets suivants ou encore ils lui sont signalés.

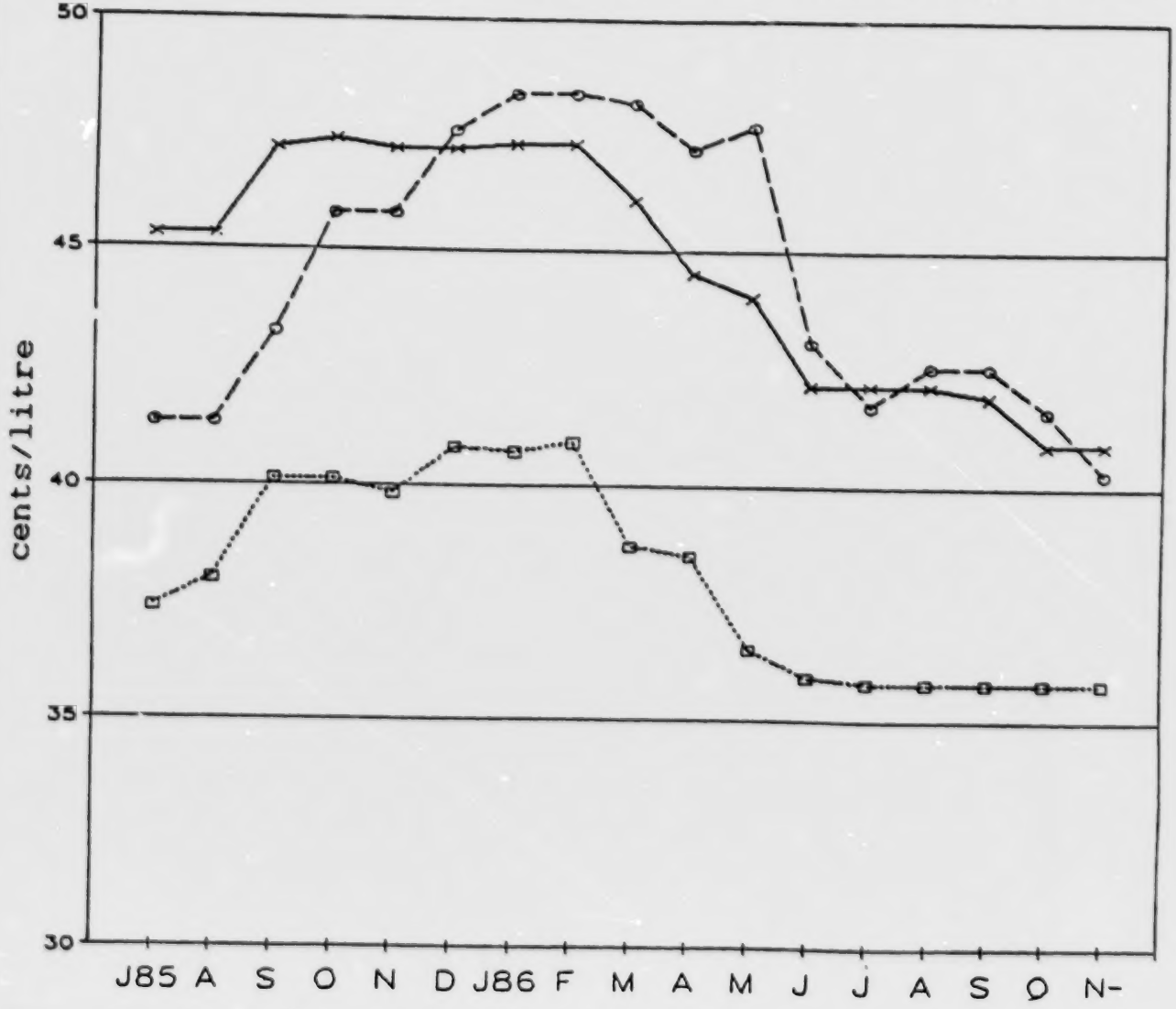
Commentaires des intervenants

L'association des détaillants soulève la question des activités publicitaires relatives au marché de l'essence, et il est signalé que la plupart des détaillants (sauf les indépendants) doivent participer à ces activités proposées par le raffineur et doivent souvent contribuer à les défrayer.

L'association de l'île permet seulement les activités publicitaires qui sont financées en entier par le raffineur.

Les prix du carburant diesel sont discutés avec les raffineurs et l'association des détaillants, en particulier la grande fourchette de prix, souvent à l'intérieur d'une même ville; un écart de 22 c./l est signalé à un moment donné à Fredericton.

PRIX DU CARBURANT DIESEL DANS CERTAINES VILLES
DE JUILLET 1985 A NOVEMBRE 1986
NE COMPREND PAS LES TAXES PROVINCIALES



LÉGENDE

× HALIFAX

o SAINT JOHN

□ TORONTO

PIECE 113

Les raffineurs signalent l'influence de la route transcanadienne sur les prix du carburant diesel; les prix du carburant diesel sont en général moins élevés à Fredericton qu'à Saint John alors que c'est l'inverse pour l'essence. Ils indiquent aussi que le grand écart est probablement dû au fait qu'un poste pour camion situé sur la transcanadienne a été comparé à une station-service ayant un petit réservoir à l'intention des automobilistes seulement. Le graphique présenté à la pièce 1.13 se fonde sur des données du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources et de Statistique Canada et montre des rapports semblables aux prix de l'essence mais permet de constater un plus grand écart entre Toronto et Saint John.

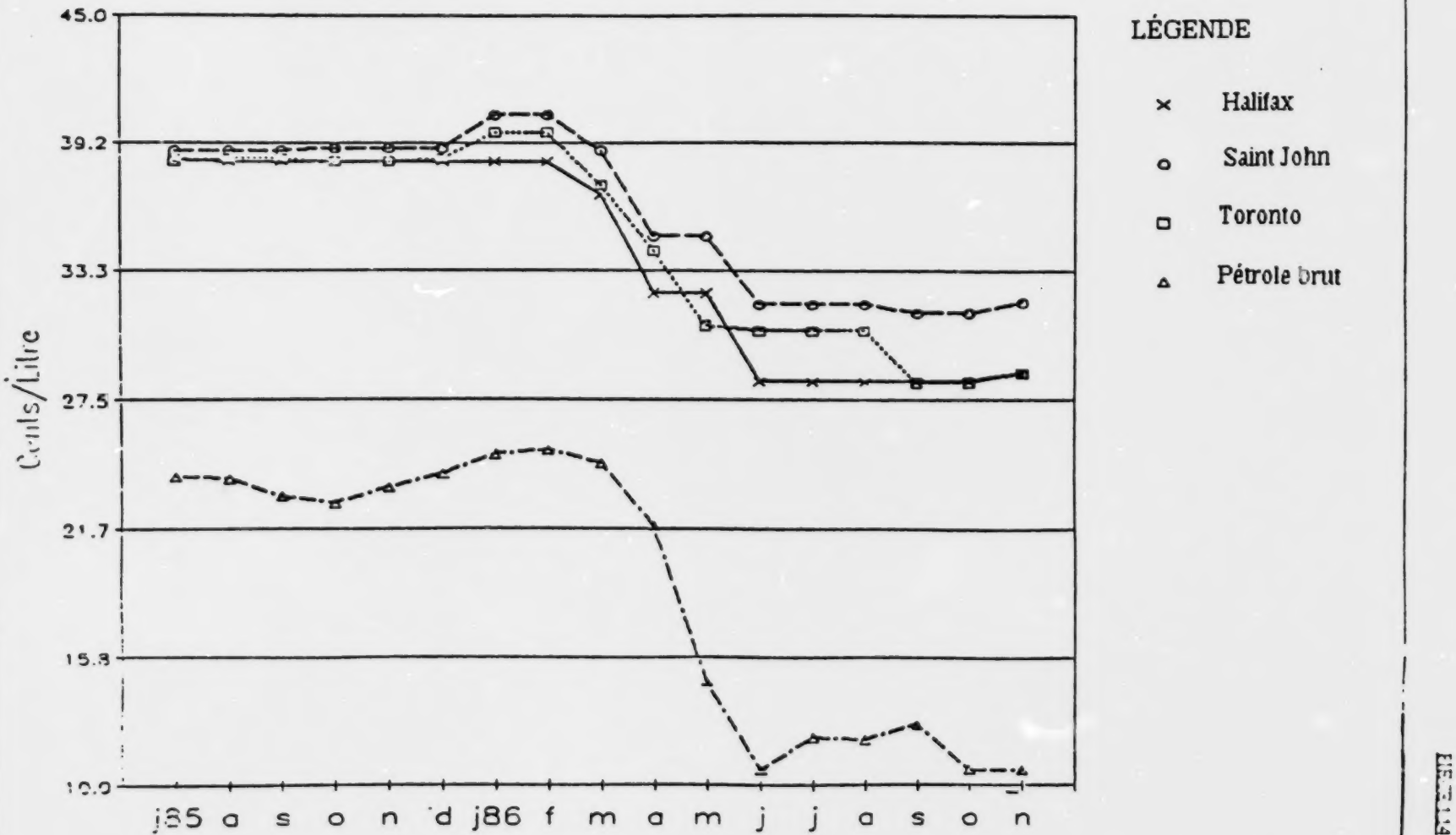
Une comparaison des prix du mazout domestique dans les trois régions (pièce 1.14) permet de constater un écart moins grand jusqu'à la fin de 1985, Saint John ayant en général les prix les plus élevés. Depuis la baisse des prix du brut qui a commencé au début de 1986, l'écart s'est élargi et les prix sont actuellement environ 4 c./l plus élevés à Saint John qu'à Halifax et à Toronto.

Commentaires du Comité

Le Comité est d'avis que toute activité publicitaire doit être financée en entier par la société ou le particulier qui veut qu'elle ait lieu.

Quant au carburant diesel et au mazout domestique, le Comité ne voit aucune raison, en se fondant sur les coûts, pour laquelle les prix du Nouveau-Brunswick devraient être beaucoup plus élevés que ceux du centre et du sud de l'Ontario.

PRIX DU MAZOUT DOMESTIQUE DANS CERTAINES VILLES
de juillet 1985 à novembre 1986
pétrole brut en retard de 90 jours



3. CONCLUSIONS

Le Comité tire les conclusions suivantes:

3.1. Que le contrôle efficace des prix appartient aux raffineurs qui fournissent la région et aux gros distributeurs et détaillants indépendants de la région.

3.2. Que les marchés de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick et les coûts des produits dans ces deux provinces sont semblables dans des localités comparables et que, historiquement, les prix ne variaient pas beaucoup entre Saint John et Toronto jusqu'à la fin 1985.

3.3. Que les grands écarts de prix qui existent depuis la fin 1985 entre des localités comparables de l'Ontario et du Nouveau-Brunswick sont probablement dus à la présence en Ontario de gros distributeurs très compétitifs qui profitent de la baisse des prix du brut et des produits américains bon marché pour exercer des pressions sur les grands raffineurs.

3.4. Que les coûts ne justifient pas le fait que les prix des produits pétroliers soient plus élevés au Nouveau-Brunswick qu'en Ontario et que cela impose un fardeau injuste aux consommateurs du Nouveau-Brunswick.

3.5. Que les prix en vigueur en Ontario devraient s'appliquer aux localités comparables du Nouveau-Brunswick.

4. RECOMMANDATIONS

Le Comité présente les recommandations suivantes:

4.1. Que les distributeurs et détaillants indépendants soient encouragés à venir s'établir dans la province afin d'accroître l'élement de concurrence du marché.

4.2. Que des mesures législatives soient rédigées de sorte à pouvoir être présentées à la 5e session de la 50e législature du Nouveau-Brunswick, ce qui permettrait de réglementer dans les grandes lignes la mise en marché des produits pétroliers comme il est expliqué à l'annexe 1.7.

ANNEXES

Annexe 1.1 -- Mémoire présenté au comité sénatorial de l'énergie et des ressources naturelles par la province du Nouveau-Brunswick

Annexe 1.2 -- Lettre du ministre, en date du 25 février, adressée aux raffineurs, et réponses reçues

Annexe 1.3 -- Lettre du ministre, en date du 24 avril, adressée aux raffineurs, et réponses reçues

Annexe 1.4 -- Rapport provisoire du Comité

Annexe 1.5 -- Article du "Globe and Mail" sur le prix de l'essence

Annexe 1.6 -- Rapports des sondages hebdomadaires sur le prix de l'essence

Annexe 1.7 -- Grands traits d'un système de réglementation des marchés des produits pétroliers

ANNEXE 1.1

Mémoire présenté au comité du Sénat sur l'énergie et les ressources naturelles par la province du Nouveau-Brunswick

mai 1986

L'HON. MALCOLM N. MACLEOD
MINISTRE
MINISTÈRE DES FORÊTS, DES MINES
ET DE L'ÉNERGIE

Le gouvernement du Nouveau-Brunswick applaudit à l'étude opportune de la mise en marché du pétrole menée par le sous-comité du Sénat sur l'énergie et il est heureux d'avoir l'occasion de présenter son point de vue sur ce sujet.

L'opération de transformer le prétrole brut, dès il sort de la tête de puits, en produits utiles et de vendre ces produits aux groupes de consommateurs est très complexe. Elle exige la participation des producteurs de pétrole, des compagnies de pipe-line, des raffineurs, des grossistes et des détaillants. Les trois paliers d'administration y jouent aussi un rôle à différents étapes, y compris la taxation, la délivrance de permis et la réglementation des prix.

Au Nouveau-Brunswick, il n'a y une seule raffinerie, soit celle de Irving Oil située à Saint John, mais toutes les compagnies nationales importantes de pétrole sont engagées dans la mise en marché de leurs produits pétroliers dans la province. A présent, il existe 12 grossistes titulaires d'un permis, à savoir:

Irving Oil Ltd.
Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
Texaco Canada Inc.
Shell Canada Ltée
Produits Petro-Canada Inc.
Ultramar
Co-op Atlantic
Sunoco Inc.
Metro Fuel Co. Ltd. (affiliée à la Compagnie Pétrolière Impériale Ltée)
Atlantic Speedy Propane (affiliée à Irving Oil Ltd.)
Superior Propane Ltd. (affiliée à Gulf)
Fundy Energy Limited (affiliée à Petro-Canada)

Ces compagnies exploitent 135 installations de stockage en vrac et fournissent des produits pétroliers à 1317 détaillants et à 40 distributeurs indépendants. Les raffineurs, les grossistes, les distributeurs et les détaillants détiennent tous un permis délivré en vertue de la Loi de la taxe sur l'essence et les carburants (article 15 et règlements 19 à 26).

La politique qu'a adoptée le Nouveau-Brunswick sur la fixation des prix des produits pétroliers se conforme avec celles de la plupart des provinces: les prix de produits pétroliers ne sont réglementés ni au niveau de gros ni au niveau de détail. Le Nouveau-Brunswick offre un climat favorable aux activités commerciales de même qu'un milieu propice à la création de richesse par le moyen de l'entreprise privée.

La méthode de mise en marché des produits pétroliers au Nouveau-Brunswick a fonctionné de façon méthodique pendant de nombreuses années. Comme le démontre l'annexe 1, pendant la période allant de 1975 jusqu'à 1982, le prix de détail d'essence à Saint John, moins les impôts provinciaux sur les combustibles, était presque le même que ceux à Toronto, à Montréal et à Halifax. Etant donné que les marges des détaillants ne diffèrent pas l'une de l'autre par plus de 1 cent le litre, et que les coûts de pétrole brut étaient plus ou moins uniformes partout dans le pays, la ressemblance entre les prix de détail, moins les impôts provinciaux sur les combustibles, impliquait que les coûts des raffineurs et les marges étaient uniformes aussi. Cette uniformité n'existe plus.

La chute récente des prix mondiaux de pétrole a créé une énorme instabilité au sein de l'industrie pétrolière. Il se peut que les compagnies pétrolières intégrées qui subissent des pertes dans leurs opérations en amont augmentent la majoration de prix en aval, ce qui signifie que les consommateurs ne

profitent pas pleinement des prix plus bas de pétrole. Il se peut également que la demande décroissante pour les produits pétroliers fasse augmenter les coûts unitaires de raffinage et de mise en marché. Les conditions de concurrence diffèrent de façon importante d'une province à une autre et d'une région à une autre dans une même province. Par exemple, les détaillants situés près de la frontière américaine doivent faire face à une concurrence plus vive que ceux situés à l'intérieur. Tous ces facteurs ont eu pour résultat la création, dans les six derniers mois, de grandes inégalités de prix de détail des produits pétroliers entre les provinces et même entre les régions d'une seule province.

Les écarts de prix qui existent à présent sont non seulement excessifs et n'ont aucune relation avec les différences de coûts, mais ils punissent les résidents des provinces moins populées où le petit marché ne permet pas les forces concurrentielles de fonctionner de façon efficace.

Par exemple, pendant la dernière semaine d'avril 1986, un résident de Fredericton a payé 43,7 cents pour un litre d'essence ordinaire avec plomb plus l'impôt provincial sur les combustibles, tandis qu'un résident de Toronto a payé 31,6 cents. Cette différence de 12,0 cents le litre, ou de 55 cents le gallon, est presque égale au prix total d'essence en 1975.

Si l'on considère toute la province, la différence moyenne entre les prix d'essence au Nouveau-Brunswick et en Ontario est à présent environ 10 cents le litre. Cela signifie que l'automobiliste moyen du Nouveau-Brunswick qui roule 20 000 kilomètres par an et qui possède une voiture qui consomme 13 litres par 100 kilomètres payerait 260$ plus que l'automobiliste de l'Ontario dans une situation analogue.

Un écart plus important existe entre les prix d'essence au Nouveau-Brunswick et ceux aux états de l'Est. Pendant la dernière semaine d'avril 1986, à Boston, le prix de détail d'essence ordinaire avec plomb, moins les impôts du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'état, était équivalent de 22 cents canadiens le litre. Les impôts fédéraux et provinciaux au Nouveau-Brunswick pendant cette période étaient de 17,3 cents le litre. Si les impôts canadiens étaient ajoutés aux coûts nets d'essence à Boston, l'essence coûterait 39,3 cents le litre au Nouveau-Brunswick, soit 14,6 cents le litre moins qu'à Fredericton, et 13,6 cents le litre moins qu'à Saint John.

Cet énorme écart entre les prix d'essence au Nouveau-Brunswick et ceux en Ontario ne peut s'expliquer par les écarts entre les coûts du pétrole brut. En février 1986, le coût d'achat du pétrole brut à l'est du Canada n'était qu'un cent le litre plus élevé qu'en Ontario.

Cet écart ne peut être le résultat de coûts plus élevés de raffinage. Une partie de l'essence vendu au Nouveau-Brunswick est raffinée dans d'autres provinces; de plus, selon le Petroleum Marketers Association of Canada, les coûts de raffinage d'un raffinerie exploitée de façon efficace sont uniformes se situant à environ 3,0 cents le litre.

Les compagnies pétrolières ont signalé que les coûts de transport et de distribution sont environ un cent par litre plus élevés dans les régions ayant un petit marché, telles que le Nouveau-Brunswick, et qu'il peut en être autant en ce qui concerne les marges de concessionnaires.

Mais, en effet, si tous les coûts supplémentaires mentionnés ci-haut étaient en réalité imposés sur les compagnies pétrolières qui exploitent au Nouveau-Brunswick, ils ne totaliseraient qu'environ 3 cents le litre. Le solde--9,1 cents le litre entre Fredericton et Toronto, ou un moyen d'environ 7,0 cents le litre entre le Nouveau-Brunswick et l'Ontario--ne peut s'expliquer que par les prix plus élevés que demandent les compagnies pétrolières aux concessionnaires du Nouveau-Brunswick.

La différence brute entre les prix d'essence au Nouveau-Brunswick et en Ontario est presque égale à l'impôt provincial sur les combustibles qui s'applique à l'essence. Cela signifie qu'à présent, les compagnies pétrolières arrachent aux automobilistes du Nouveau-Brunswick, par le moyen de charges excédentaires dont le montant est presque le même que celui que le gouvernement provincial reçoit en impôts sur les combustibles qui s'appliquent à l'essence. Si cette différence de prix persistait pendant un an, elle imposerait un fardeau supplémentaire de plus de 100 millions de dollars sur les automobilistes du Nouveau-Brunswick, par rapport à ceux de l'Ontario.

Parce que la différence entre les prix d'essence au Nouveau-Brunswick et en Ontario n'a, le plus souvent, aucun rapport avec les coûts, cela implique que les compagnies pétrolières imposent en effet des prix discriminatoires dans les régions, d'une manière qui se conforme avec les conditions de concurrence des différents marchés. Donc, c'est l'exploitation de la puissance des marchés par les compagnies pétrolières et non les écarts de coût qui a créé l'écart actuel entre les prix d'essence au Nouveau-Brunswick et en Ontario.

La conclusion ci-dessus est appuyée dans une étude des composants des prix d'essence menée par le Petroleum Marketers Association of Canada. Selon cette étude, le prix réel d'essence en janvier 1986 était de 19,9 cents le litre supérieur au prix "compétitif" à Saint John et de 9,3 cents le litre supérieur aux prix "compétitif" à Toronto. Quant à l'écart de 10,6 cents le litre entre le prix à Saint John et celui à Toronto, 9,4 cents le litre était le résulte des prix excessifs que demandait le raffineur au détaillant.

Les prix d'essence au Nouveau-Brunswick sont non seulement plus élevés que ceux en Ontario, mais ils n'ont pas répondu aussi rapidement aux réductions des prix de pétrole brut. Pendant la période allant d'octobre 1985 jusqu'à avril 1986, le prix d'essence, moins les impôts provinciaux, a tombé de 10 cents le litre à Toronto mais de seulement 6,5 cents le litre à Saint John.

Cette réponse plus lente et insuffisante des prix d'essence aux changements des prix de pétrole ne s'est pas produite lorsque les prix augmentaient pendant la période entre 1979 et 1982. À cette époque-là, on a augmenté les prix d'essence dans les soixante jours suivants l'augmentation du prix de pétrole brut et le montant de l'augmentation était plus ou moins uniforme dans tout le pays.

Les résidents du Nouveau-Brunswick de même que les autres Canadiens ont partagé le fardeau financier produit par l'augmentation progressive des prix de pétrole; donc, ils ont maintenant le droit de profiter pleinement des prix de pétrole plus bas.

La pratique des compagnies pétrolières d'exploiter leur puissance dans les marchés de la région de l'Atlantique et d'imposer un fardeau financier supérieur à la moyenne sur un groupe dont les revenus sont déjà inférieurs à la moyenne est insupportable. Cette pratique doit être arrêtée et le pouvoir que les compagnies pétrolières exercent sur les prix restreint.

Nous nous inquiétons des prix d'essence élevés depuis déjà une certaine période de temps. Nous avons exprimé nos inquiétudes aux compagnies pétrolières importantes et nous les avons invitées à discuter la question de la mise en marché du pétrole avec nous. Leur réponses ont également identifié les conditions de concurrence inégales comme source primaire des différences de prix.

Nous croyons que le marché, si l'on le permet de fonctionner sans y appliquer aucun contrôle, est un moyen efficace de fixer des prix relatifs et d'attribuer des ressources. Mais ce que nous avons maintenant en ce qui concerne les produits pétroliers est un marché inefficace, dont les fonctionnement est gravement entravé par le manque de concurrence.

L'imposition de contrôles des prix au niveau provincial n'est une réponse ni directe ni efficace à ce problème. Dans les provinces où l'on a mis en oeuvre cette mesure, elle n'a pas abouti à des prix plus bas. Par exemple, les prix d'essence, moins les impôts provinciaux, dans le marché réglementé de Halifax ont été plus élevés que ceux dans le marché non réglementé de Saint John pendant les dix dernières années, à l'exception des six derniers mois.

Si la raison principale pour que les prix d'essence soient plus élevés au Nouveau-Brunswick est le manque de concurrence, alors la solution la plus directe et la plus efficace à ce problème est d'affaiblir les barrières qui s'opposent à la concurrence et de permettre le marché de fonctionner sans obstacle. L'autorité de s'occuper des questions de concurrence et la responsabilité de ce faire dans l'intérêt de tous les Canadiens incombent au gouvernement fédéral. Le gouvernement fédéral ne devrait pas toléré une structure du marché où le manque de concurrence est exploité par les compagnies pétrolières qui impose un fardeau financier excessif sur les residents d'une région qui manque déjà de ressources pétrolières, qui dépend totalement des approvisionnements en pétrole provenant de l'étranger et qui a des revenus inférieurs à la moyenne.

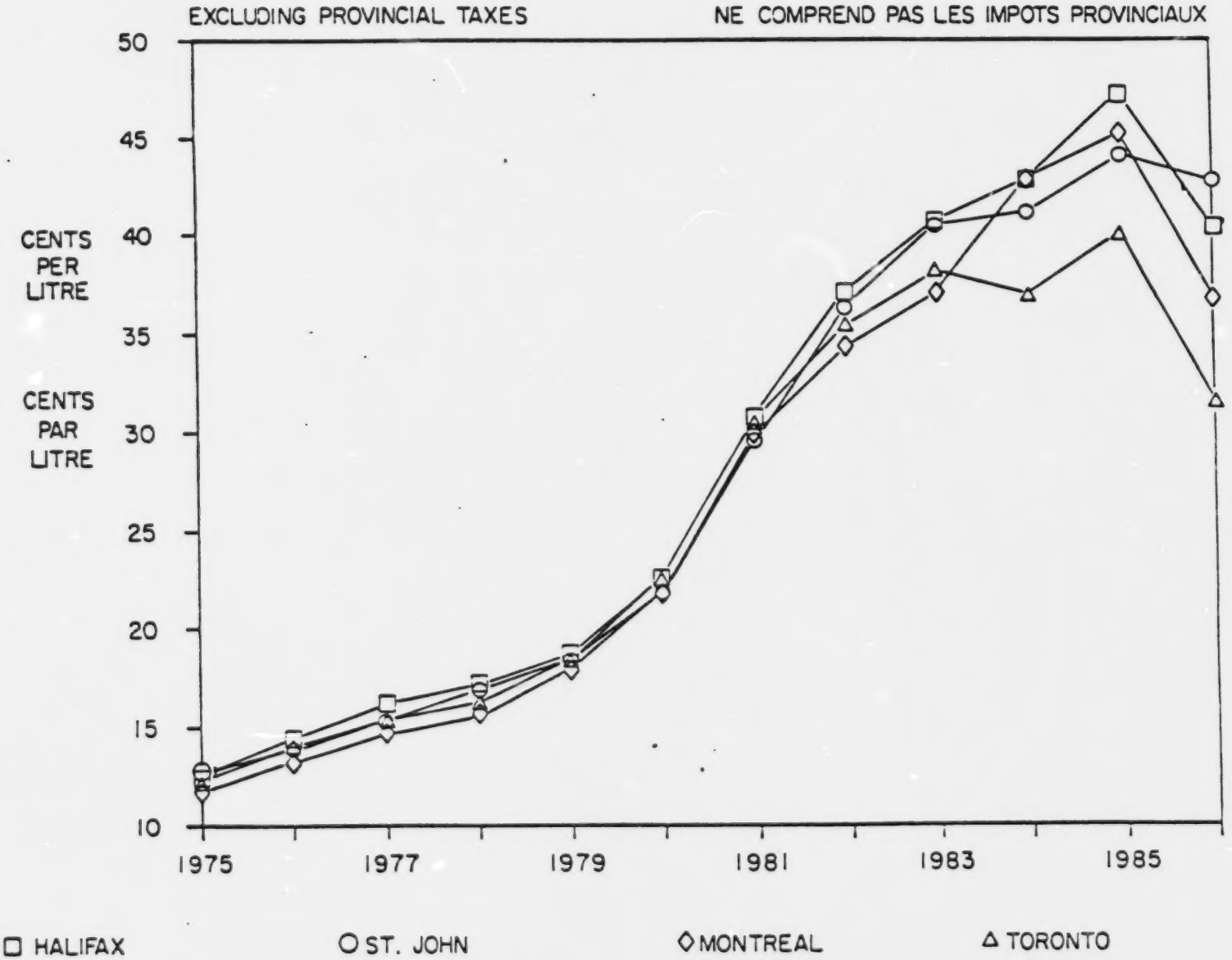
La Commission sur les tratiques restrictives du commerce fait une étude des questions se rapportant à la mise en marché du pétrole depuis cinq ans. Elle présentera bientôt son rapport définitif au ministre fédéral de la Consommation et des Corporations. Nous espérons que ce rapport comprendra une série de recommendations visant à réduire toute barrière existante qui s'oppose à la concurrence et que le gouvernement du Canada mettra en oeuvre ces recommendations.

Nous espérons également que l'étude de votre comité exposera ces pratiques de fixation de prix discriminatoires et recommendera des mesures appropriées pour empêcher à l'avenir la survente aux consommateurs dans les provinces à revenus faibles.

Les compagnies pétrolières ont une responsabilité financière envers leurs actionnaires. Le gouvernement du Canada est responsable du bien-être de chaque Canadien. Il ne peut rester les bras croisés et regarder les compagnies

pétrolières agir dans l'intérêt de leurs actionnaires au détriment des consommateurs dans les provinces à revenus faibles. Nous recommendons fortement que le gouvernement fédéral excerce son influence pour combattre les pratiques commerciales restrictives et qu'il fasse tout son possible pour s'assurer que les consommateurs du Nouveau-Brunswick en sont pas obligés de payer des prix élevés pour les produits pétroliers en raison d'un manque de concurrence sur le marché.

PRICE OF REGULAR LEADED GASOLINE
PRIX D'ESSENCE ORDINAIRE AVEC PLOMB



ANNEXE 1.2

Le 25 février 1986

Ministre des Ressources naturelles
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur J.L. Dunlap
Président
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario)
M3C 1K5

Monsieur Dunlap,

Vous trouverez ci-joint une ventilation des prix de l'essence ordinaire au plomb publiée par La Fondation des communications sur les ressources pétrolières.

Vous constaterez que malgré des taxes provinciales inférieures à nos voisins, soit le Québec, l'Île-du-Prince-Edouard et la Nouvelle-Ecosse, le prix à la pompe est plus élevé au Nouveau-Brunswick. Cela est surtout dû au fait que la part des sociétés pétrolières est de 2,1 cents le litre à 4,5 cents le litre plus élevée au Nouveau-Brunswick que dans les provinces avoisinantes.

J'aimerais bien connaître de toute urgence votre opinion sur les motifs de cette inégalité. Le prix de l'essence fait actuellement l'objet d'un examen minutieux et de beaucoup d'intérêt de la part du grand public, et j'aimerais pouvoir répondre convenablement aux questions en ayant l'avantage de votre opinion.

Veuillez accepter, Monsieur Dunlap, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

MALCOLM N. MacLEOD

La présente lettre est envoyée aux personnes énumérées ci-dessous:

Monsieur A.L. Irving
Président
Irving Oil Company, Limited
C.P. 1421
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 4K1

Monsieur J.L. Dunlap
Président
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario)
M3C 1K5

Monsieur J.M. MacLeod
Président
Shell Canada Limitée
400, Quatrième avenue sud-ouest
Calgary (Alberta)
T2P 2H5

Monsieur A.R. Haynes
Président
Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
111, avenue St. Clair ouest
Toronto (Ontario)
M5W 1K3

Monsieur A. Lakusta
Président
Petro-Canada
C.P. 2844
Calgary (Alberta)
T2P 3E3

Monsieur Jean Gaulin
Président
Ultramar Canada Inc.
1, promenade Valleybrook
Don Mills (Ontario)
M3B 2S8

VENTILATION DU PRIX À LA POMPE À TRAVERS LE CANADA -- Essence ordinaire au plomb — Janvier 1986

	C.-B.	Alb.	Sask.	Man.	Ont.	Qc	N.-B.	N.-É.	Î.-P.-É.	T.-N.
Prix à la pompe typique (moyenne provinciale)	58,6	46,2	48,1	54,9	52,1	60,3	61,7	59,0	59,9	64,3
Taxe provinciale	8,6	--	--	8,9	8,3	12,9	9,8	10,1	10,1	11,1
Charges fédérales*	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	7,1 x	7,1 x	7,1 x	7,1 x
Redevances et taxes versées au gouvernement producteur	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	8,0	--	--	--	--
Coût du brut excluant les redevances et les taxes	10,7	10,2	10,4	10,5	11,0	11,1	24,7 #	24,7 #	24,7 #	24,7 #
Marge de détail	3,3	3,4	4,1	3,3	3,3	3,3	3,3	4,2	3,3	3,3
Part des sociétés pétrolières pour le raffinage, la commercialisation, la distribution	15,3	11,9	12,9	11,5	8,8	12,3	16,8	12,9	14,7	15,1
Taxes, redevances et versements aux pays étrangers à titre de % du prix à la pompe (moyenne générale: 57,8 %)	50,0	44,8	43,0	53,9	55,7	55,7	67,4	71,0	69,9	66,7

* Taxe de vente fédérale, taxe d'accise fédérale, impôt sur les revenus pétroliers, impôt sur le revenu des corporations à la tête de puits.
x Charges fédérales excluant l'impôt sur les revenus pétroliers et l'impôt sur le revenu des corporations à la tête de puits.
Versés aux gouvernements étrangers pour le brut importé y compris les frais de transport (fret maritime) -- Novembre 1985.

Le 17 mars 1986

A.L. Irving
Saint John (Nouveau-Brunswick)
Canada

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Province du Nouveau-Brunswick
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Je vous remercie par la présente de votre lettre au sujet du prix de l'essence.

La fixation des prix des produits pétroliers est une question très complexe en tout temps, mais encore plus maintenant étant donné les bouleversements qui secouent les marchés mondiaux du pétrole.

Cela me ferait plaisir de vous rencontrer la prochaine fois que vous viendrez à Saint John pour discuter de tous les aspects de l'industrie pétrolière.

En vous remerciant encore une fois de votre lettre, veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Arthur L. Irving

ALI/blm

Le 12 mars 1986

Esso Petroleum Canada
Une division de Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
Service de la commercialisation
Région de l'Atlantique
C.P. 220
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 2N6

L'honorable Malcolm M. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Édifice du Centenaire
C.P. 2000
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Je vous remercie par la présente de votre lettre en date du 25 février 1986 adressée à M. A.R. Haynes de notre société. Comme vous le demandiez, voici des idées qui vous aideront à mieux comprendre la ventilation des prix.

Tout d'abord, un tableau comparatif comme celui publié par La Fondation des communications sur les ressources pétrolières ne donne qu'un aperçu ponctuel. Il s'agit d'un ensemble de chiffres fournis par des sociétés et d'une série de moyennes. En général, j'estime que le prix de détail aurait pu être exagéré, la marge de détail minimisée, ce qui pourrait réduire la part des sociétés pétrolières.

Si nous mettons de côté la question des moyennes, les forces du marché, telles que le nombre de stations, le genre des emplacements compétitifs, etc., constituent la principale raison des écarts à travers les Maritimes. Ces forces du marché ont très souvent été à l'avantage des consommateurs d'essence du Nouveau-Brunswick. Si ce même relevé avait été effectué en juillet, il aurait été possible de constater que les chiffres au Nouveau-Brunswick étaient de beaucoup inférieurs à ceux de ses voisins des Maritimes. Même aujourd'hui, les prix de l'essence les moins élevés dans les Maritimes se trouvent au Nouveau-Brunswick où des prix en dessous de 50 cents le litre sont communs dans les localités du nord-ouest du Nouveau-Brunswick où il y a des guerres de prix en raison des prix frontaliers américains.

.../2

Je sais que l'industrie pétrolière est très complexe et qu'elle attire l'attention du grand public. Si vous aimeriez une rencontre privée en vue de discuter de la question, n'hésitez pas à me téléphoner. Esso a toujours pris au sérieux l'établissement des prix de l'essence au Nouveau-Brunswick. Le 20 février 1986, nous étions la première société au Nouveau-Brunswick à réduire le prix à la pompe.

Je peux vous garantir que nos employés, nos agents et les exploitants de stations-service à l'enseigne de notre société au Nouveau-Brunswick ont très bien servi les consommateurs au fil des ans et qu'ils continueront de le faire. Nous savons, soyez-en assuré, que le sujet soulève beaucoup de susceptibilité tant chez les consommateurs que parmi votre gouvernement. Nous entendons continuer à établir des prix qui soient compétitifs dans ce qui constitue un marché très dynamique.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le directeur à la commercialisation,

R.L. Henry

R.L. Henry/ff

Le 25 mars 1986

E.M. Lakusta
Président et directeur général, Opérations
Petro-Canada
C.P. 2844
Calgary (Alberta) T2P 3E3
Téléphone (403) 296-8000
Télex 03-825753

Monsieur Malcolm N. MacLeod, député
Ministre des Ressources naturelles
Province du Nouveau-Brunswick
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur MacLeod,

Je vous remercie par la présente de votre lettre du 25 février dans laquelle vous mentionnez les variations du prix de détail de l'essence dans l'est du Canada. Je vous suis reconnaissant de l'occasion que vous me donnez de vous communiquer de plus amples informations sur le sujet.

Trois facteurs sont à la base des écarts que vous avez cités. Selon nos propres rapports, la marge de détail de nos détaillants du Nouveau-Brunswick est de 0,5 cent à 1,0 cent supérieure aux chiffres cités par La Fondation des communications sur les ressources pétrolières. Deuxièmement, nos frais de distribution au Nouveau-Brunswick sont de 0,8 cent le litre à 1,5 cent le litre de plus que les frais équivalents dans une province comme le Québec, où nous avons une raffinerie.

Le troisième facteur a trait au jeu des forces de la concurrence d'un marché à l'autre. Cela varie beaucoup non pas seulement d'un marché à l'autre mais aussi d'une période à l'autre. Le graphique ci-joint donne un aperçu des prix à la pompe que nous avons relevés de janvier 1985 à janvier 1986 dans les provinces que vous avez mentionnées. Vous constaterez que les prix au Nouveau-Brunswick étaient parfois de beaucoup inférieurs à ceux du Québec et de la Nouvelle-Ecosse.

.../2

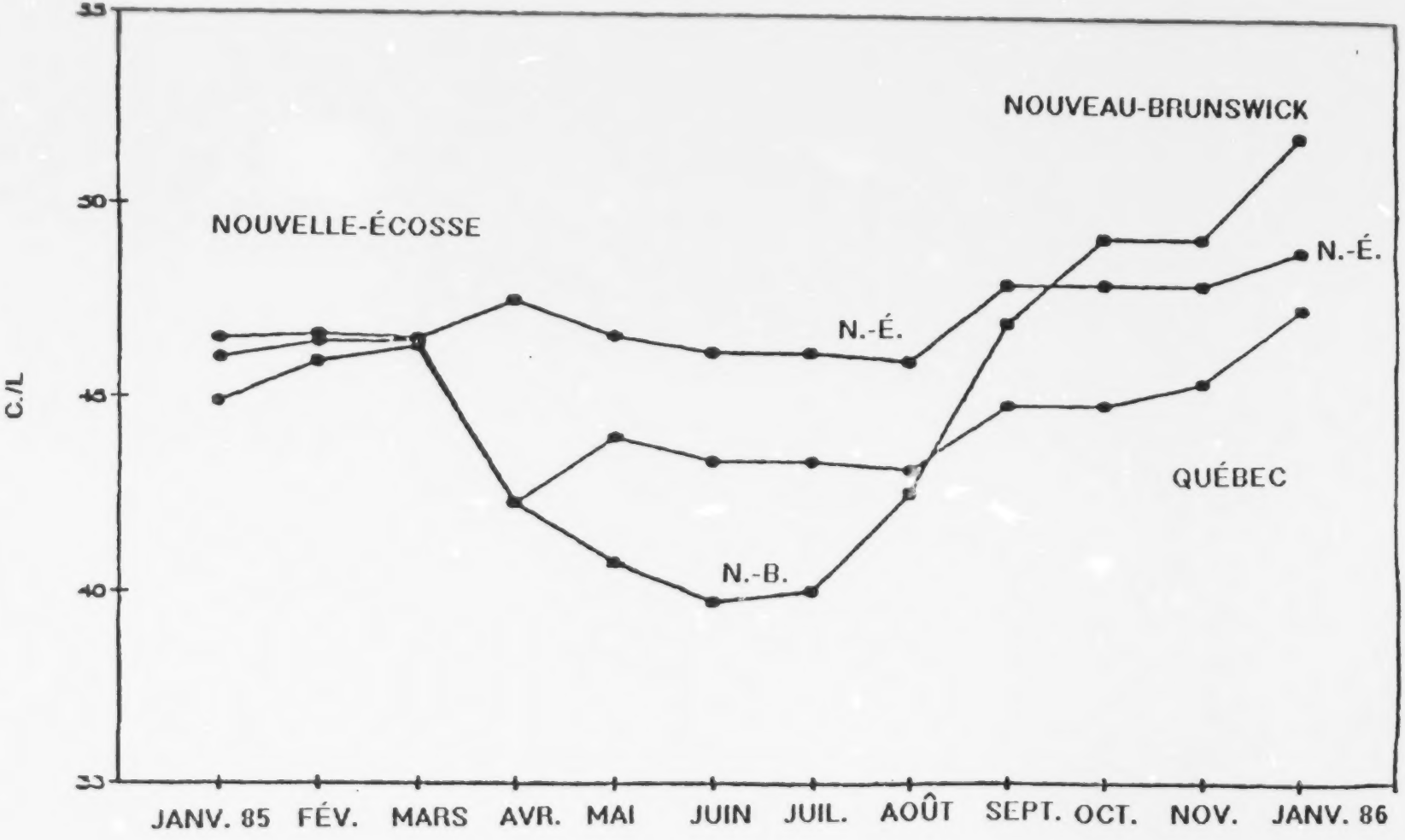
Petro-Canada a comme principe de fixer ses prix équitablement en tenant compte des frais d'entreprise et en prévoyant un taux de rendement raisonnable du capital investi par les actionnaires. Néanmoins, tous les prix sont constamment assujettis aux forces du marché.

En espérant que cette information vous sera utile, veuillez accepter, Monsieur MacLeod, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

E.M. Lakusta

p.j.

PRIX A LA POMPE
TAXE PROVINCIALE EXCLUE



Le 7 mars 1986

Shell Canada Limitée
75, promenade Wynford
North York (Ontario) M3C 2Z4
Téléphone (416) 443-7111

L'honorable Malcolm M. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
C.P. 6000
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

À titre de vice-président à la production et à la commercialisation pour l'est du Canada, j'ai été appelé à répondre à la lettre que vous avez envoyée récemment à notre président au sujet de vos préoccupations relatives au partage des revenus tirés de la vente de l'essence dans votre province.

Permettez-moi de dire en commençant que vous avez raison de vous inquiétez compte tenu de l'information que vous avez en main. Toutefois, ce n'est pas la première fois que nous devons, nous qui participons directement à la mise en marché des produits du pétrole, corriger de l'information publiée par La Fondation des communications sur les ressources pétrolières qui veut bien faire. La fondation, comme vous n'êtes pas sans le savoir, est un organisme de défense de l'industrie dont le siège social est à Calgary et qui se penche, en grande partie, sur les activités en amont. Son emplacement et son manque de familiarité et de contact avec le secteur en aval créent parfois des mauvaises impressions.

Afin de mieux répondre à vos questions et d'apaiser vos préoccupations, j'ai préparé, en me basant sur les ventes de Shell, un tableau rétrospectif indiquant des prix représentatifs à la pompe dans trois villes. Vous trouverez dans le tableau les principales composantes de ces prix, y compris la part du prix le litre d'essence qui revient à notre société. Tous les chiffres se fondent sur des changements de prix réellement enregistrés, à l'exception du prix du brut, dont il a été fait une moyenne de la période. Comme les prix du brut varient tous les jours, et comme le débit est en retard de 100 jours, selon les emplacements, il serait impossible de déterminer le coût exact du brut. On me garantit toutefois que le chiffre utilisé est exact à plusieurs dixièmes de cent près.

Le tableau ci-joint devrait montrer que la part du raffineur/distributeur du prix à la pompe est de beaucoup inférieure au chiffre inscrit, et que les préoccupations récentes des détaillants au sujet de leurs marges ont changé. J'ajouterais que l'intérêt que prend la population du Nouveau-Brunswick vis-à-vis le prix de l'essence est plutôt typique de l'intérêt marqué un peu partout au pays. Au fur et à mesure où nous avancerons en mars et que nous épuiserons les stocks achetés à des prix élevés, je crois fermement que les prix diminueront encore plus que le mois dernier.

Monsieur le ministre, j'espère que la présente répond à vos questions. Si vous en avez d'autres, n'hésitez pas à demander à votre bureau de communiquer directement avec le mien.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le vice-président, complexe de l'Est,

Alan G. Seager

	MONCTON				SAINT JOHN				FREDERICTON			
	sept.85	oct.85	janv.86	fév.86	sept.85	oct.85	janv.86	fév.86	sept.85	oct.85	janv.86	fév.86
Prix typique	54,9	60,4	60,9	58,9	56,7	58,9	60,8	58,8	58,4	59,2	60,2	58,7
Taxe fédérale	6,7	6,8	7,2	7,2	6,7	6,8	7,2	7,2	6,7	6,8	7,2	7,2
Taxe provinciale	8,9	9,7	9,8	9,8	8,9	9,7	9,8	9,8	8,9	9,7	9,8	9,8
Coût du brut	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7
Marge de détail	3,2	4,8	4,8	4,8	3,2	4,0	5,4	5,4	5,0	5,0	5,0	5,0
Raffineur/distributeur	10,4	13,4	13,4	11,4	12,2	12,7	12,7	10,7	12,1	12,0	12,5	11,0

Les chiffres ont trait à l'essence ordinaire au plomb.
Le coût du brut comprend un ajustement de 6 pour cent pour les pertes/rendements de raffinage.
La part du raffineur/distributeur doit couvrir les frais de stockage, de fabrication, de distribution, de vente, de commercialisation, d'administration, d'impôts divers et d'exploitation.

Le 23 avril 1986

James L. Dunlap
Président-directeur général
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario) M3C 1K5

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Province du Nouveau-Brunswick
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Je vous suis reconnaissant de votre demande de renseignements étant donné que notre société a lancé un programme d'ensemble visant à informer le grand public de la méthode de fixation des prix du brut et des produits du pétrole au Canada. Vous trouverez ci-joint une brochure portant sur des questions posées fréquemment et donnant une ventilation des composantes d'un prix à la pompe typique relevé en janvier.

Depuis que vous avez écrit votre lettre, Texaco Canada a annoncé un certain nombre de réductions des prix des produits du pétrole au Nouveau-Brunswick. Les prix affichés des trois grades d'essence, du carburant diesel et du mazout domestique ont diminué de deux cents le litre le 21 février. D'autres réductions de deux cents le litre du prix de l'essence ont été annoncées le 14 mars et le 27 mars. La société a absorbé une hausse de la taxe de vente fédérale le 1er avril. Des conditions du marché ont dicté une diminution de 2,6 cents le litre de l'essence ordinaire et de 1,9 cent le litre du mazout domestique le 3 avril. Notre prix du mazout domestique a baissé de 2 autres cents le litre le 11 avril.

Tout comme les taxes provinciales sur l'essence varient à travers le pays, les prix à la pompe fluctuent en réaction aux forces de la concurrence des divers marchés, ce qui explique les écarts cités dans votre lettre du 25 février. Ces taxes constituent une composante du prix de l'essence, mais il n'y a pas de rapports directs entre ces impôts et la concurrence exercée sur les divers marchés. Il faudrait une étude approfondie pour analyser les écarts de prix à la pompe qui prévalent à l'occasion dans les divers marchés tels que Fredericton, Moncton, la ville de Québec ou Halifax, par exemple. La même chose vaut pour trouver une explication des écarts existant au Nouveau-Brunswick, en Nouvelle-Écosse, au Québec et à l'Ile-du-Prince-Edouard. Veuillez noter que La Fondation des communications sur les ressources pétrolières ne tient pas compte de l'impôt sur le revenu des corporations fédéral et provincial dans l'analyse que vous citez dans votre lettre.

Comme vous n'êtes pas sans le savoir, Texaco Canada et d'autres sociétés pétrolières du Canada se font la concurrence dans un milieu n'étant pas assujetti à la réglementation. Les prix du pétrole brut et de ses dérivés peuvent changer tout comme ceux d'autres produits. Je ne doute nullement du fait que les consommateurs du Nouveau-Brunswick, tout comme d'ailleurs, continueront de tirer avantage de prix dictés par les marchés. À titre de distributeur, nous voulons -- sans être sûr d'y arriver -- des prix suffisants pour couvrir les coûts et donner un rendement satisfaisant. À l'échelle nationale, notre secteur des dérivés du pétrole a connu un taux de rendement négatif après impôt du capital utilisé en 1983 et en 1984 et un taux de rendement de 2,2 pour cent en 1985 -- moins de la moitié du taux de rendement après impôt des bonds d'épargne du Canada pendant la même période.

Texaco Canada et les autres participants à l'industrie pétrolière du Canada ont besoin d'un taux de rendement raisonnable du capital investi au chapitre des dérivés du pétrole pour réinvestir dans des projets qui permettent d'assurer le remplacement du pétrole consommé et une autosuffisance future. Il faudra de gros investissements au cours des dix prochaines années pour construire des installations de raffinage capables de traiter le pétrole brut à forte concentration de sulfure tiré du mazout lourd et des sables pétrolifères. La nécessité d'obtenir un taux de rendement raisonnable des activités en aval prend une importance plus grande étant donné le déclin des recettes et des revenus auquel il faut s'attendre dans un avenir immédiat étant donné la chute de la valeur marchande du pétrole brut et de ses dérivés sur tous les marchés.

Texaco Canada et l'industrie pétrolière du Canada doivent aujourd'hui faire face à de nouvelles conditions sur les marchés du pétrole brut et de ses dérivés, conditions qui dépassent les frontières. En ce faisant, Texaco Canada a comme objectif de devenir le fabricant et distributeur meilleur marché des dérivés du pétrole desservant les Canadiens.

Je vous suis reconnaissant de l'occasion que vous m'avez donnée de vous écrire sur le sujet. Si jamais vous voulez d'autres renseignements, n'hésitez pas à me le faire savoir.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

JLD/pt
p.j.

Le 5 mars 1986

Ultramar Canada Inc.
1, promenade ValleyBrook
Don Mills (Ontario) M3B 2S8
(416) 445-2515
06-966578

Monsieur Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Gouvernement du Nouveau-Brunswick
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur MacLeod,

J'accuse par la présente réception de votre lettre en date du 25 février me demandant mon opinion sur les raisons pour lesquelles la part des sociétés pétrolières des prix à la pompe de l'essence sont de 2,1 cents le litre à 4,5 cents le litre plus élevées au Nouveau-Brunswick que dans les provinces avoisinantes.

Vous parlez d'inégalité. Il est vrai que les prix de détail, les régimes fiscaux et la part des revenus varient d'une province à l'autre, et même d'une région à l'autre de la même province. Les raisons pouvant expliquer ce phénomène ont trait à de nombreux éléments de marché et de coût, mais il ne s'agit pas d'inégalité.

J'aimerais tout d'abord signaler que le réseau combiné de vente au détail de l'essence Gulf-Ultramar compte 39 stations-service au Nouveau-Brunswick, ce qui est de loin un très petit nombre par rapport au chiffre total de 1 099 (selon Oil Week Magazine du 3 juin 1985). Le réseau qui approche le plus notre réseau, soit Petro-Canada, est deux fois plus gros, et Irving Oil compte 565 stations. Dans de telles circonstances, Ultramar ne pourrait jamais donner l'impulsion en matière de fixation des prix et ne peut faire autre que d'emboîter le pas aux grands distributeurs.

Le Nouveau-Brunswick a un très grand nombre de stations-service en proportion de sa population. Le tableau ci-inclus le montre, indiquant que l'Île-du-Prince-Edouard, la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve ont tous environ une fois et demie la population par station-service que le Nouveau-Brunswick a. Le Québec a deux fois la population et l'Ontario a deux fois et demie la population. Il semble exister une proportion inversement proportionnelle entre les rapports et la part des sociétés pétrolières (sauf à Terre-Neuve, où les frais de livraison et des terminaux pour les produits du pétrole provenant des raffineries de Saint John, au Nouveau-Brunswick, ou d'Halifax sont d'environ 2,2 cents le litre de plus que de Saint John aux divers points de vente du Nouveau-Brunswick). Dans les circonstances, le coût unitaire des stations-service par litre d'essence vendu serait plus élevé que dans toute autre province, ce qui aurait tendance à garder les prix élevés au Nouveau-Brunswick.

Vous n'êtes pas sans savoir que le gouvernement de l'Ontario a récemment terminé une étude visant à déterminer pourquoi les prix à la pompe sont plus élevés dans le nord de l'Ontario que dans le Sud. L'étude a permis de conclure que des coûts d'exploitation unitaires élevés, une faible densité de population et la distance séparant cette région des principales sources d'approvisionnement étaient parmi les causes. Il semblerait qu'au moins certains de ces facteurs prévalent aussi au Nouveau-Brunswick. Vous trouverez ci-inclus une copie du dernier chapitre de l'étude effectuée en Ontario.

Il s'agit d'une question complexe, et je dois avouer que les distributeurs de produits pétroliers ne comprennent pas tout à fait comment la multiplicité des coûts et des forces du marché réagissent à un moment précis pour donner le phénomène du prix et du volume observé sur le marché. Néanmoins, si vous avez besoin d'autre aide, ou d'autres idées, pour expliquer ces questions, n'hésitez pas à communiquer avec moi de nouveau.

Veuillez accepter, Monsieur MacLeod, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président d'ULTRAMAR CANADA INC.,

Jean Gaulin

c.c. Roy Myers

	Mille habitants 1983	Stations-(1) service	Mille habitants par station-service
Québec	6 524	5 290	1,23
Nouveau-Brunswick	706	1 099	0,64
Île-du-Prince-Édouard	124	139	0,90
Nouvelle-Écosse	859	928	0,925
Terre-Neuve	577	636	0,907
Ontario	8 816	5 578	1,580

(1) Oil Week -- 3 juin 1985

Mars 1986
1691R

CHAPITRE 8: SOMMAIRE ET CONCLUSIONS

ÉCARTS DE PRIX

En général, les prix de l'essence sont inférieurs dans le sud de l'Ontario que dans le Nord. Deux composantes expliquent cette différence.

1. Le prix de base est inférieur dans le Sud.

2. Le Sud est plus sujet à des guerres de prix, ce qui réduit souvent le prix en-dessous des taux normaux.

De plus, les prix varient beaucoup entre diverses localités du nord de l'Ontario.

PRINCIPALES RAISONS

Un grand nombre de facteurs influent sur les prix d'un endroit donné. Toutefois, ces facteurs peuvent être regroupés grosso modo en trois grandes catégories, ainsi qu'il suit:

1. Les conditions du marché, en particulier la taille du marché,

2. Les coûts de gros, en particulier les frais de transport de l'essence en provenance des raffineries du Sud, et

3. Le coût de détail, principalement dû au fait que le chiffre d'affaires moyen par station-service est inférieur dans le Nord.

Conditions du marché

L'étude montre que plus le marché est gros plus la concurrence par les prix est intense. Le marché de l'essence du nord de l'Ontario est beaucoup plus petit que celui du Sud. De plus, la réalité géographique a divisé cette région en de nombreux petits marchés éloignés. Plus ils sont petits et éloignés, plus le prix est élevé et plus la concurrence par les prix est rare.

Les grandes sociétés pétrolières n'ont pas toutes la même attitude vis-à-vis le partage du marché et la marge. Certaines ont adopté une stratégie visant à conserver leur part du marché même si cela se répercute gravement sur les marges et les bénéfices à court terme. Ces sociétés soutiennent que cette stratégie rapportera à la longue au moment même où les prix se stabiliseront. D'autres sociétés essaient de soutenir les prix, et par conséquent les marges, même si elles perdent une partie de leur part du marché. Ces sociétés déclarent que selon elles la part du

marché représente seulement un avantage temporaire puisque les consommateurs ne sont pas véritablement loyaux à une marque en particulier. Néanmoins, même ces sociétés ne sont pas indifférentes aux chiffres d'affaires parce qu'elles doivent préserver leur réseau de détaillants et vendre leur production d'essence.

La concurrence pour acquérir une part d'un marché est toujours plus intense sur les gros marchés où une faible hausse de la part se traduit par une augmentation importante du chiffre d'affaires.

Le réseau de détaillants d'essence de l'Ontario a été mis sur pied en grande partie pendant la période suivant la deuxième guerre mondiale. Les raffineurs se sont lancés dans des programmes d'envergure en vue de construire des stations-service pour s'accaparer une part d'un marché en expansion rapide. Quand le marché a d'abord atteint son sommet pour ensuite commencer à se rétrécir au début des années 80, la lutte pour une part du marché est devenu sérieuse. Du même coup, l'arrivée des garanties de plusieurs années, des pneus radiaux de longue durée et de l'espacement des travaux d'entretien obligatoires privaient les propriétaires de station-service d'une bonne part de leurs revenus provenant des services n'ayant pas trait à l'essence.

Les distributeurs d'essence ont réagi en introduisant les libres-services et les postes d'essence et en adoptant des techniques de vente croisées par l'adjonction d'autres services comme les lave-autos et les dépanneurs. Ces nouvelles installations pouvaient livrer une concurrence par les prix plus intense que les stations services complets traditionnelles ne le pouvaient.

Ce processus de changement se poursuit et résultera un jour dans la réduction du nombre de stations, qui vendront chacune davantage d'essence. Ces changements se sont d'abord produits sur les marchés dont les stations avaient un gros chiffre d'affaires, où la perte d'une part du marché aurait les répercussions les plus néfastes sur les ventes d'essence d'un raffineur donné.

Par conséquent, les stations qui se livrent surtout une concurrence par les prix sont plus communes dans le sud de l'Ontario que dans le Nord. Si cette concurrence se produit dans le Nord, elle a tendance à se retrouver dans les régions urbaines, ce qui entraîne une différence dans les prix des villes et des régions rurales.

Pendant la période de croissance rapide, les principales sociétés d'essence nationales, soit Shell, Esso, Gulf et Texaco, ont toutes adopté des stratégies qui nécessitaient une présence d'une mer à l'autre. Cela a occasionné la construction de stations à des endroits où la taille du marché ne pouvait justifier autant de points de vente. Par conséquent, une station moyenne du nord de l'Ontario a environ seulement de 50 pour

cent à 60 pour cent le nombre de clients que les stations du Sud ont. La plupart des coûts d'exploitation d'une station-service sont fixes et doivent être répartis sur le volume d'essence vendu. Les stations ayant un petit chiffre d'affaires ont donc des coûts le litre plus élevés que les points de vente à gros chiffre d'affaires et ont donc besoin de marges plus élevées pour survivre.

Le marché de l'essence de l'Ontario est extrêmement compétitif, ce qui entraîne de fortes pressions tant sur les raffineurs que sur les détaillants. Afin de protéger leurs réseaux de détaillants, les raffineurs ont recours à un certain nombre de procédés dont des régimes garantissant au détaillant une marge fixe sur les ventes d'essence peu importe la faiblesse des prix du marché. Ce régime, conçu au début pour protéger les détaillants aux prises avec des guerres de prix locales à court terme, s'est répandu au point où la majorité des détaillants des principales marques en Ontario vendent maintenant l'essence en vertu de ce régime. Ces détaillants n'ont rien à dire au sujet des prix, qui sont fixés par les raffineurs selon leurs estimations des conditions du marché locale.

Ces conditions varient d'une partie de la province à l'autre. Malgré le fait qu'il y ait plus de stations par habitant dans le Nord, les densités de population sont telles que les stations ont tendance à être plus éloignées les unes des autres que dans le Sud. Les écarts dans les prix d'une station à l'autre sont donc plus remarquables dans le Sud, ce qui force les détaillants à se livrer une concurrence par les prix. Par contre, si un détaillant du Nord demande un prix plus élevé que ses concurrents, son chiffre d'affaires ne diminuera pas autant que dans le Sud.

Les coûts de gros

Toutes les raffineries de l'Ontario sont situées dans le sud de l'Ontario. En général, par conséquent, les marchés du Sud sont plus près des sources d'approvisionnement que les marchés du Nord. Comme le nord de l'Ontario recouvre une grande superficie et que cette région n'est pas tellement habitée, les frais de transport et de distribution y sont plus élevés.

Coûts de détail

Peu de détaillants comptent exclusivement sur la vente d'essence. La plupart offrent une gamme d'autres produits et services habituellement plus payant que l'essence. L'essence attire les clients et permet au détaillant d'augmenter ses bénéfices par la vente d'autres produits. Même si le volume de vente d'essence est très faible, les ventes d'autres

produits permettent à l'exploitant de survivre. Le détaillant dans cette situation est obligé de consacrer une bonne partie de son temps à la gestion de l'autre entreprise et la vente d'essence est relativement peu importante.

De nombreux points de vente du nord de l'Ontario, en particulier ceux situés dans les régions rurales, ont des chiffres d'affaires qui les placent dans cette catégorie. Les détaillants de ces points de vente n'ont pas tendance à se livrer une concurrence intense en matière de prix puisque les volumes additionnels vendus en réduisant les prix ne sont pas suffisants pour compenser la réduction des marges. Par contre, de nombreux détaillants du sud de l'Ontario se livrent une concurrence féroce au niveau des prix car une augmentation du volume, même à des marges réduites, entraîne un accroissement des ventes des produits autres que l'essence, qui donnent une marge élevée.

ANNEXE 1.3

Le 24 avril 1986

Ministre des Ressources naturelles
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)

Monsieur A.L. Irving
Président
Irving Oil Company, Limited
C.P. 1421
Saint John (Nouveau-Brunswick)
2EL 4K1

Monsieur Irving,

Je vous remercie par la présente de votre lettre du 7 mars en réponse à la lettre que je vous ai envoyée précédemment sur le prix de l'essence. J'ai envoyé cette même lettre à cinq autres sociétés pétrolières qui vendent de l'essence au détail au Nouveau-Brunswick. Les réponses que j'ai reçues étaient décevantes en ce sens qu'elles ne me donnent pas beaucoup de renseignements dont je peux me servir pour répondre aux critiques qui demandent la réglementation, comme en Nouvelle-Ecosse.

Vous constaterez dans le graphique ci-joint que de juin 1983 à octobre 1985, les prix à Saint John étaient inférieurs à ceux d'Halifax; cela était en fait le cas depuis au moins 1981. Depuis octobre 1985, nos prix sont plus élevés qu'à Halifax et sont maintenant plus élevés qu'avant octobre 1985, malgré la chute du prix du pétrole brut.

Voudriez-vous bien me donner votre opinion sur les deux points suivants:

1. Pourquoi nos prix sont-ils maintenant plus élevés qu'à Halifax?

2. Pourquoi nos prix sont-ils maintenant plus élevés que pendant la période allant de juin 1983 à juin 1985, au moment où le prix du pétrole brut était beaucoup plus élevé?

J'aimerais beaucoup recevoir vos commentaires le plus rapidement possible. Merci.

Veuillez accepter, Monsieur Irving, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

MALCOLM N. MacLEOD

Monsieur A.L. Irving
Président
Irving Oil Company, Limited
C.P. 1421
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 4K1

Monsieur J.L. Dunlap
Président
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario)
M3C 1K5

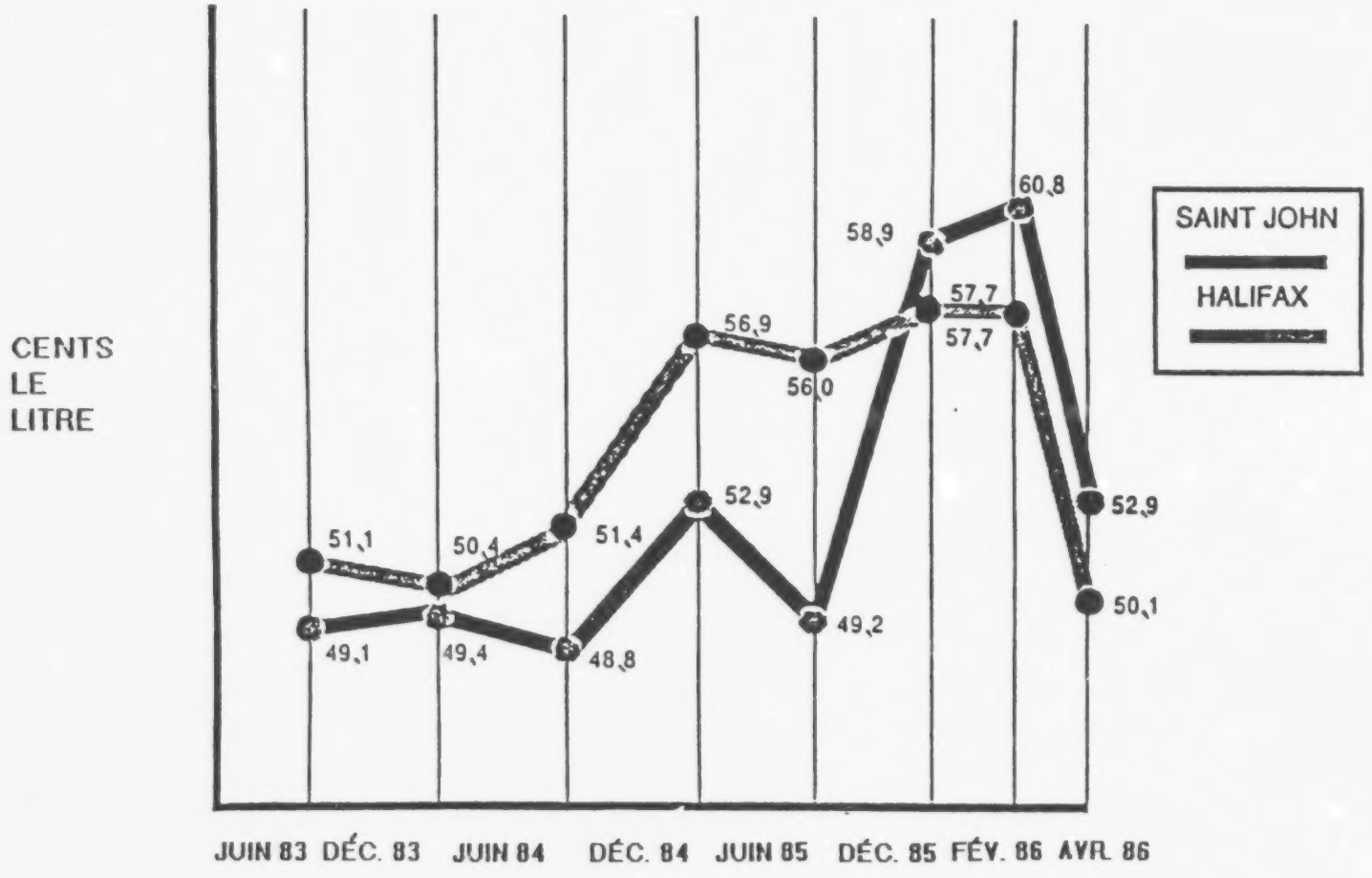
Monsieur J.M. MacLeod
Président
Shell Canada Limitée
400, Quatrième avenue sud-ouest
Calgary (Alberta)
T2P 2H5

Monsieur A.R. Haynes
Président
Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
111, avenue St. Clair ouest
Toronto (Ontario)
M5W 1K3

Monsieur A. Lakusta
Président
Petro-Canada
C.P. 2844
Calgary (Alberta)
T2P 3E3

Monsieur Jean Gaulin
Président
Ultramar Canada Inc.
1, promenade Valleybrook
Don Mills (Ontario)
M3B 2S8

PRIX AU DÉTAIL DE L'ESSENCE ORDINAIRE



Le 20 mai 1986

A.L. Irving
Président
Irving Oil Company, Limited
Saint John (Nouveau-Brunswick)
Canada

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Province du Nouveau-Brunswick
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Je vous remercie par la présente de votre lettre du 24 avril sur le prix de l'essence.

Le prix au détail de l'essence est fonction de nombreux facteurs intimement liés, à commencer par le coût d'acquisition du pétrole brut pour passer aux frais de raffinage, de distribution et de commercialisation. A chaque étape, les taxes imposées par le gouvernement ont des répercussions directes ou indirectes (des taxes et des redevances sur le pétrole brut aux taxes sur les ventes au détail, en passant par les taxes sur le transport, etc.). L'établissement de prix relatifs ou comparatifs entre divers emplacements devient encore plus compliqué étant donné les effets des coûts de base, les frais marginaux de transport et les conditions du marché.

Cela nous ferait plaisir de discuter de notre situation en ce qui concerne la fixation du prix de l'essence (à la fois d'un point de vue des coûts et en comparaison avec d'autres). Toutefois, étant donné la complexité de la question et notre désir de vous aider à bien comprendre, nous préférerions le faire à Saint John où vous pourriez recevoir de l'information directement de certains de nos employés chargés de la commercialisation.

Nous serions heureux de vous rencontrer la prochaine fois que vous viendrez à Saint John.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Arthur L. Irving

ALI/blm

Le 4 juin 1986

E.M. Lakusta
Président et directeur général, Opérations
Petro-Canada
C.P. 2844
Calgary (Alberta) T2P 3E3
Téléphone (403) 296-8000
Télex 03-825753

L'honorable Malcolm N. MacLeod, député
Ministre des Ressources naturelles
Province du Nouveau-Brunswick
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur MacLeod,

Je vous remercie par la présente de votre autre lettre, en date du 24 avril, établissant une comparaison des prix de l'essence à Saint John, au Nouveau-Brunswick, et à Halifax, en Nouvelle-Écosse. Comme il en est question dans notre correspondance antérieure, plus d'un facteur influence le prix à la pompe de ces deux marchés.

Au début de la période dont vous parlez, la taxe provinciale était de 8,1 cents le litre au Nouveau-Brunswick, alors qu'en Nouvelle-Ecosse elle était de 8,8 cents le litre. Par conséquent, le prix à la pompe au Nouveau-Brunswick avait un avantage de 0,9 cent le litre. Aujourd'hui, la taxe provinciale est de 9,7 cents le litre dans les deux provinces.

Au Nouveau-Brunswick, il existe un marché entièrement libre comportant des forces de concurrence influant directement sur les prix. Il est donc possible de constater une grande variation des prix sur une période donnée. Par exemple, en 1983 et 1984, la province a été sujette à une concurrence intense qui a entraîné une tendance à la baisse des prix. Par contre, la Nouvelle-Ecosse réglemente les prix et les marges de détail par l'entremise d'une commission des entreprises de service public, ce qui peut faire en sorte que les prix ne réagissent pas aux forces du marché. Depuis 1983, les marges de détail à Halifax ont diminué de 0,7 cent le litre et ont augmenté de 0,1 cent le litre à Saint John.

À la longue, le bon fonctionnement des raffineries influe aussi sur les prix de gros affichés. Plus une raffinerie est efficace, moins le coût de fabrication le litre est élevé, une économie qui pourrait très bien entraîner une diminution du prix du gros.

Comme il est possible de le constater, plusieurs facteurs se répercutent sur les prix à la pompe de l'essence et ces facteurs ne sont pas constants, loin de là.

Veuillez accepter, Monsieur MacLeod, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le 14 mai 1986

Produits Shell Canada Limitée
75, promenade Wynford
North York (Ontario) M3C 2Z4
Téléphone (416) 443-7111

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)

Monsieur le ministre,

Notre président, M. Jack MacLeod, m'a demandé de répondre à votre lettre du 24 avril au sujet de l'écart des prix de détail de l'essence existant entre Saint John et Halifax à des moments précis.

J'ai choisi juin 1985, au moment où l'écart était de 6,8 cents le litre en faveur de Saint John -- le plus gros écart --, et avril 1986. L'écart le plus récent est de 2,8 cents le litre en faveur d'Halifax.

À cette économie manifeste de juin, nous devons ajouter 1,1 cent le litre en frais marginaux de transport que Shell aurait dû percevoir, ce qui donne une économie de 7,9 cents le litre pour les consommateurs de Saint John par rapport à ceux d'Halifax en juin 1985.

D'où provient l'économie?

	cent le litre
1. Écart en moins de la taxe provinciale du Nouveau-Brunswick par rapport à la Nouvelle-Écosse	0,8
2. Écart en moins de la marge de détail au Nouveau-Brunswick par rapport à la Nouvelle-Écosse	1,2
3. Programme de soutien accordé par Shell aux détaillants de Saint John (Voir détails qui suivent.)	5,9
TOTAL	7,9

En quoi la situation a-t-elle changé?

La guerre des prix à Saint John a pris fin. En avril 1986, les consommateurs d'Halifax ont l'avantage, soit + 2,6 cents le litre contre - 6,8 cents le litre, pour un revirement de 9,6 cents le litre, occasionné par

L'honorable Malcolm N. MacLeod — Le 14 mai 1986

	cent le litre
* hausse de la taxe provinciale du Nouveau-Brunswick, qui passe de 9,4 à 9,70	0,30
* baisse de la taxe provinciale du Nouveau-Brunswick, qui passe de 10,2 à 9,70	0,50
* hausse de la marge de détail au Nouveau-Brunswick, qui passe de 3,0 à 5,48	2,48
* Fin du programme de soutien offert par Shell et hausse des frais de distribution	6,32
TOTAL	9,60

En 1985, les bénéfices de Shell, après impôt, s'élevaient à moins d'un demi cent le litre, et, quant au secteur du raffinage et de la commercialisation, le taux de rendement du capital investi s'élevait à moins de 3 pour cent.

Le soutien (de près) de 6 cents le litre accordé aux détaillants de Saint John devait prendre fin.

Actuellement, l'enjeu est la chute rapide des prix des produits qui entraîne une diminution du prix du brut.

Saint John	Décembre	Avril	Changement
. à la pompe	58,9	52,9	- 6.0 c./l
. taxe provinciale	9,7	9,7	--
. taxe de vente fédérale	6,8	7,5	+ 0,7
. marge de détail	4,44	5,48	+ 1,04
. bénéfices de Shell	37,96	30,22	- 7,74 c./l

Dans le cas de Shell, comme nous avions en main au début décembre un stock de plus de trois mois, nos revenus ont chuté de près de 8 cents le litre. Le pétrole brut (septembre) de décembre a à peine diminué de quelque 2,75 cents le litre (janvier) pour la production d'avril.

Les résultats financiers du deuxième trimestre de 1986 refléteront cet impact particulièrement négatif sur les résultats du secteur du raffinage et de la commercialisation du pétrole.

Enfin, j'oserais soutenir que la surveillance historique des prix de l'essence, par la commission des entreprises de service public de la Nouvelle-Ecosse a entraîné un prix de gros et une marge de détail réglementés.

Cela donne aujourd'hui (avril) un prix à la pompe de 50,1 cents le litre à Halifax. À ce chiffre, il faut ajouter la marge de détail plus élevée à Saint John (+ 1,04 cent le litre) et nos frais marginaux de transport et nos coûts différentiels de 1,82 cent le litre et le prix à la pompe grimpe à 52,96 cents le litre à Saint John.

L'honorable Malcolm N. MacLeod

Le 14 mai 1986

Le prix réel (avril) était de 52,90 cents le litre.

Nous sommes prêts à expliciter davantage si vous ou votre personnel le désirez.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le vice-président, complexe de l'Est,

A.G. Seager

p.j.

COMMUNIQUÉ

POUR PUBLICATION IMMÉDIATE
LE LUNDI 12 MAI 1986

OTTAWA - Les prix de l'essence ont commencé à baisser au début de 1986 environ deux mois avant que les effets de la chute du coût du pétrole brut ne se fassent sentir, a soutenu aujourd'hui Shell Canada Limitée dans son exposé aux membres du comité permanent du Sénat sur l'énergie et les ressources naturelles. Don Taylor, président de Produits Shell Canada Limitée, s'est présenté devant le comité qui tient des audiences sur la commercialisation des produits pétroliers au Canada.

Il faut compter en moyenne quelque 90 jours pour franchir les étapes du transport, du raffinage et de la distribution entre la réception du pétrole brut et la vente du produit fini.

Les prix à l'îlot à Toronto "ont amorcé un recul avant l'épuisement des stocks de brut acquis à prix fort", a-t-on affirmé. Le document soumis compare les prix courants à l'îlot dans la ville de Toronto en vigueur le 1er décembre 1985 aux niveaux des 10 mars et 14 avril de cette année. Les prix en avril sont de 12,3 cents le litre inférieurs à ceux de décembre, alors que les taxes ont augmenté de un cent.

"En d'autres termes, les recettes de Shell après taxes directes durant cet intervalle dégringolaient de 13,3 cents le litre tandis que la composante du prix représentée par le coût du brut ne fléchissait que de deux cents."

La marge pour couvrir les frais d'exploitation et assurer un bénéfice à la société, qui était de 7,3 cents en décembre, s'est transformée en une perte de quatre cents le litre en avril, peut-on lire dans le document.

La régression plus rapide des prix au détail par rapport à celle du coût du brut "témoigne de l'intensité de la concurrence sur les marchés des produits pétroliers". Cette situation se manifeste également par des taux de rendement faibles. Le secteur des Produits pétroliers de Shell Canada a en effet enregistré un taux de rendement du capital investi de seulement 2,6 p. 100 en 1985, en regard d'un taux de 8 à 9 p. 100 dans tout le reste du secteur manufacturier au cours des trois dernières années. En 1985, les recettes nettes de Shell tirées de la vente de produits pétroliers n'ont pas atteint un demi-cent le litre.

Des bénéfices proportionnellement réduits et des prix à l'îlot tombant au cours des derniers mois sous le niveau du coût des matières premières "devraient prouver clairement aux gouvernements et au public que la concurrence est la principale force sur le marché", ajoute-t-on.

-30-

Pour de plus amples renseignements, communiquer avec :
Sonia Larin
Relationniste principale
Shell Canada Limitée
(514) 287-7041

Le 22 mai 1986

James L. Dunlap
Président-directeur général
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario) M3C 1K5

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Province du Nouveau-Brunswick
Édifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

La présente a pour but de donner suite à votre lettre du 24 avril concernant le prix de l'essence à Saint John et à Halifax. Vous devez maintenant avoir reçu ma lettre du 23 avril portant sur les points soulevés dans votre autre lettre sur le sujet. Vous conviendrez, je crois, que notre réponse explicite en détail ces points.

Comme vous n'êtes pas sans le savoir, Texaco Canada et d'autres sociétés pétrolières intégrées sont actuellement assujetties à des conditions de marché qui ont entraîné des réductions marquées du prix à la fois du pétrole brut et des dérivés du pétrole. Ces réductions se reflètent dans les résultats de l'industrie pour le premier trimestre de 1986, et leur impact sur Texaco Canada est évident dans le communiqué ci-joint portant sur nos bénéfices pour la dernière période. Je devrais ajouter que nos résultats pour le deuxième trimestre refléteront une autre détérioration étant donné les niveaux actuels des prix du brut et des produits. Comme je l'ai mentionné dans ma première lettre, le taux de rendement après impôt au chapitre des produits pétroliers de notre société s'élevait à 2,2 pour cent en 1985 -- moins de la moitié du taux de rendement des bons d'épargne du Canada. Pendant les deux années précédentes, le taux de rendement était négatif. Il faudra améliorer le taux de rendement pour être sûr d'obtenir les investissements nécessaires dans le secteur du raffinage et des autres activités en aval au cours des prochaines années.

Comme il a été indiqué auparavant, les prix demandés à divers endroits, tels qu'à Saint John et à Halifax, sont sujets à des conditions de marchés hétéroclites. Il faudrait tenir compte dans toute comparaison d'une série de facteurs, les moindres n'étant pas le fait qu'Halifax soit près d'une raffinerie et le genre de services offerts aux points de vente dans ces villes. Aux deux endroits, comme ailleurs, les prix sont en général dictés par le marché, non pas par les coûts, dans ce milieu compétitif.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

JLD/pt
p.j.

NOUVELLES
DE LA PART DU SERVICE DES RELATIONS PUBLIQUES DE TEXACO CANADA
90 WYNFORD DRIVE, DON MILLS, ONTARIO M3C 1K5

POUR PUBLICATION IMMÉDIATE

LES BÉNÉFICES DE TEXACO RÉDUITS DE 15% EN RAISON DE LA CHUTE DES PRIX DU BRUT

NORTH YORK (ONTARIO), le 1er mai 1986 -- Les bénéfices nets consolidés de Texaco Canada Inc. au premier trimestre de 1986 s'élèvent à $84 millions, ou 70¢ par action ordinaire, contre $99 millions, ou 81¢ par action ordinaire, pour la période correspondante de 1985, soit une baisse de 15%. Les revenus du trimestre totalisent $0,9 milliard, par rapport à $1,2 milliard (chiffres redressés) à la même période l'an dernier.

Selon James L. Dunlap, président-directeur général, bien que parmi les principales sociétés pétrolières intégrées Texaco Canada ait enregistré, au cours du premier trimestre, la baisse des bénéfices la moins marquée, il est peu probable que ces résultats puissent se maintenir si les prix du brut demeurent aux niveaux non rentables que l'on connaît actuellement.

- à suivre -

Au secteur des ressources énergétiques, les bénéfices du premier trimestre de 1986 sont de $63 millions en regard de $73 millions pour ce trimestre en 1985. Cette diminution s'explique par la chute des prix du pétrole brut, traduisant une surproduction à l'échelle mondiale ainsi que le contingentement de la production en Alberta et la diminution du débit des pipelines. La réduction des frais d'exploitation a partiellement contrebalancé ces effets défavorables. Le niveau des bénéfices tirés des ressources énergétiques, au premier trimestre, a été influencé par un changement intervenu au point de vente du brut, soit de la tête de puits à un endroit du réseau Interprovincial Pipeline, près de la frontière de l'Ontario et du Michigan. Les effets de cette initiative, survenue en décembre 1985, sur les bénéfices tirés des ressources énergétiques sont atténués par la consolidation financière.

Au chapitre des produits pétroliers, les bénéfices des trois premiers mois de 1986 se chiffrent à $5 millions, contre $15 millions à la période correspondante en 1985. Cette baisse est attribuable à la diminution des ventes de produits raffinés et au rétrécissement des marges; cette situation est la conséquence d'une forte pression à la baisse exercée sur les prix de détail durant la dernière partie du trimestre. Le rajustement aux cours actuels du marché de la valeur des stocks, soit une dépréciation de $3 millions, a également eu des répercussions néfastes sur les bénéfices,

- à suivre -

Un gain de $8 millions réalisé sur la vente d'immobilisations excédentaires et la hausse des intérêts créditeurs ont entraîné des effets positifs sur les bénéfices nets consolidés du premier trimestre de 1986.

Les dépenses en immobilisations et exploration s'élèvent à $34 millions, par rapport aux $45 millions de la période correspondante en 1985. Cette réduction était prévue en réponse à la chute des prix du brut. Au premier trimestre de l'exercice, les liquidités de $127 millions provenant de l'exploitation enregistrent une baisse de $26 millions en regard de 1985.

Pour le trimestre, la production globale de pétrole brut et de condensats de gaz naturel atteint, en moyenne, 19 400 mètres cubes par jour contre 24 400 mètres cubes l'année précédente. Les ventes de gaz naturel sont portées à 4,8 millions de mètres cubes par jour en 1986, en comparaison de 4,7 millions au même trimestre l'an dernier.

- à suivre -

En 1986, le cycle de production des raffineries présente une moyenne quotidienne de 21 800 mètres cubes par rapport à 22 800 mètres cubes pour le trimestre correspondant en 1985. Le taux d'utilisation des raffineries s'établit à plus de 100% de la capacité théorique; il était de 104% l'an dernier. Les ventes moyennes de produits pétroliers totalisent 24 600 mètres cubes par jour, au premier trimestre de 1986, contre 27 200 mètres cubes en 1985.

- fin -

Pour de plus amples renseignements, veuillez vous adresser à

Gregory B. Bowes
Directeur - Analyse financière et relations
avec les investisseurs
Texaco Canada Inc.
90 Wynford Drive
North York
M3C 1K5

Telephone: 441-7429

TEXACO CANADA INC. ET FILIALES
(chiffres exprimés en millions de dollars canadiens, sauf indication contraire)

	PREMIER TRIMESTRE (NON VÉRIFIÉS)		
	1986	1985**	AUGMENTATION (DIMINUTION) pourcentage
DONNÉES FINANCIÈRES			
Bénéfices sectoriels après impôts			
Bénéfice d'exploitation			
Ressources énergétiques	63 $	73 $	(12,8)
Produits pétroliers	5	15	(67,6)
Gains inactifs, dépenses d'entreprise non réparties et rajustements de consolidation	16	11	44,4
	84	99	(15,0)
Par action	0,70 $	0,81 $	
Revenus	863	1 197*	(27,8)
Liquidités provenant de l'exploitation	127	153	(16,8)
Dépenses en immobilisations et exploration	34	45	(23,9)
Acquisition de Canadian Reserve	-	495	
DONNÉES D'EXPLOITATION (en milliers de m^3 par jour)			
Production globale de brut et de condensats de gaz naturel	19,4	24,4	(20,4)
Cycle de production des raffineries	21,8	22,8	(4,4)
Ventes de produits pétroliers	24,6	27,2	(9,4)
Ventes de gaz naturel (en millions de m^3 par jour)	4,8	4,7	1,8
Utilisation des raffineries	100,6%	104,0%	(3,3)

Les pourcentages traduisent des quantités absolues.

* Les revenus ne tiennent pas compte des ventes de pétrole brut et de produits raffinés réalisées en vertu de contrats. Comme ces ventes étaient auparavant comprises dans le calcul des revenus, les chiffres provenant de rapports antérieurs ont été redressés en conséquence.

** Comprend les résultats de Canadian Reserve Oil and Gas Ltd. depuis le 2 janvier 1985.

Le 8 mai 1986

Ultramar Canada
1, promenade Valleybrook
Don Mills (Ontario) M3B 2S8
(416) 445-2515
06-966578

Monsieur Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
ÇOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur MacLeod,

Je vous remercie par la présente de votre lettre du 24 avril 1986 dans laquelle vous demandez d'autres renseignements sur l'établissement du prix de l'essence à Saint John par rapport à Halifax pendant la période allant de juin 1983 à avril 1986.

Les facteurs qui influent sur les prix varient au fil des années et d'un marché à l'autre et il est inévitable que des comparaisons directes soient très difficiles à faire. De grands raffineurs se rendent actuellement compte que plus le chiffre d'affaires total diminue plus il est nécessaire de soutenir les prix pour compenser les hausses globales des coûts d'exploitation. Comme vous n'êtes pas sans le savoir, le secteur du raffinage et de la commercialisation de l'industrie pétrolière a subi de grosses pertes au cours des dernières années à la suite d'une concurrence intense et du déclin général de la consommation de pétrole encouragé par diverses initiatives fédérales et provinciales, ce qui a entraîné une hausse du coût de base des raffineurs et des distributeurs en général. L'Agence de surveillance du secteur pétrolier a récemment estimé que le taux de rendement du capital utilisé moyen dans le secteur en aval en 1985 était de 1,7 pour cent seulement.

À Saint John, le marché de l'essence est dominé par Irving et Esso et par conséquent les petits exploitants comme Ultramar n'ont pas une grosse influence sur les prix.

La différence qui existe entre le prix de l'essence à Saint John et le prix de l'essence à Halifax est, je suppose, plutôt éphémère même si inévitablement les prix seront déterminés par les actions des gros concurrents sur le marché. Pour votre gouverne, Ultramar n'a que 1,8 pour cent du marché de Saint John et 5 pour cent du marché du Nouveau-Brunswick dans son ensemble.

Comme le graphique que vous nous avez envoyé l'indique, l'ensemble des prix sont à la baisse depuis le début de l'année et peuvent très bien continuer ainsi. Toutefois, il se produira inévitablement des variations surtout compte tenu des marchés très volatiles qui existent actuellement.

J'aimerais faire une dernière observation, à savoir que le gouvernement de la Nouvelle-Écosse a refusé que la hausse de quatre dixième de cent de la taxe de vente fédérale qui entrait en vigueur le 1er janvier 1986 se reflète sur le prix à la pompe. Par conséquent, les chiffres d'Halifax sont inférieurs de ce montant.

Vous trouverez ci-joint à titre d'information un exemplaire du rapport 1985 de Canadian Ultramar Limited, qui saura vous intéresser, je crois.

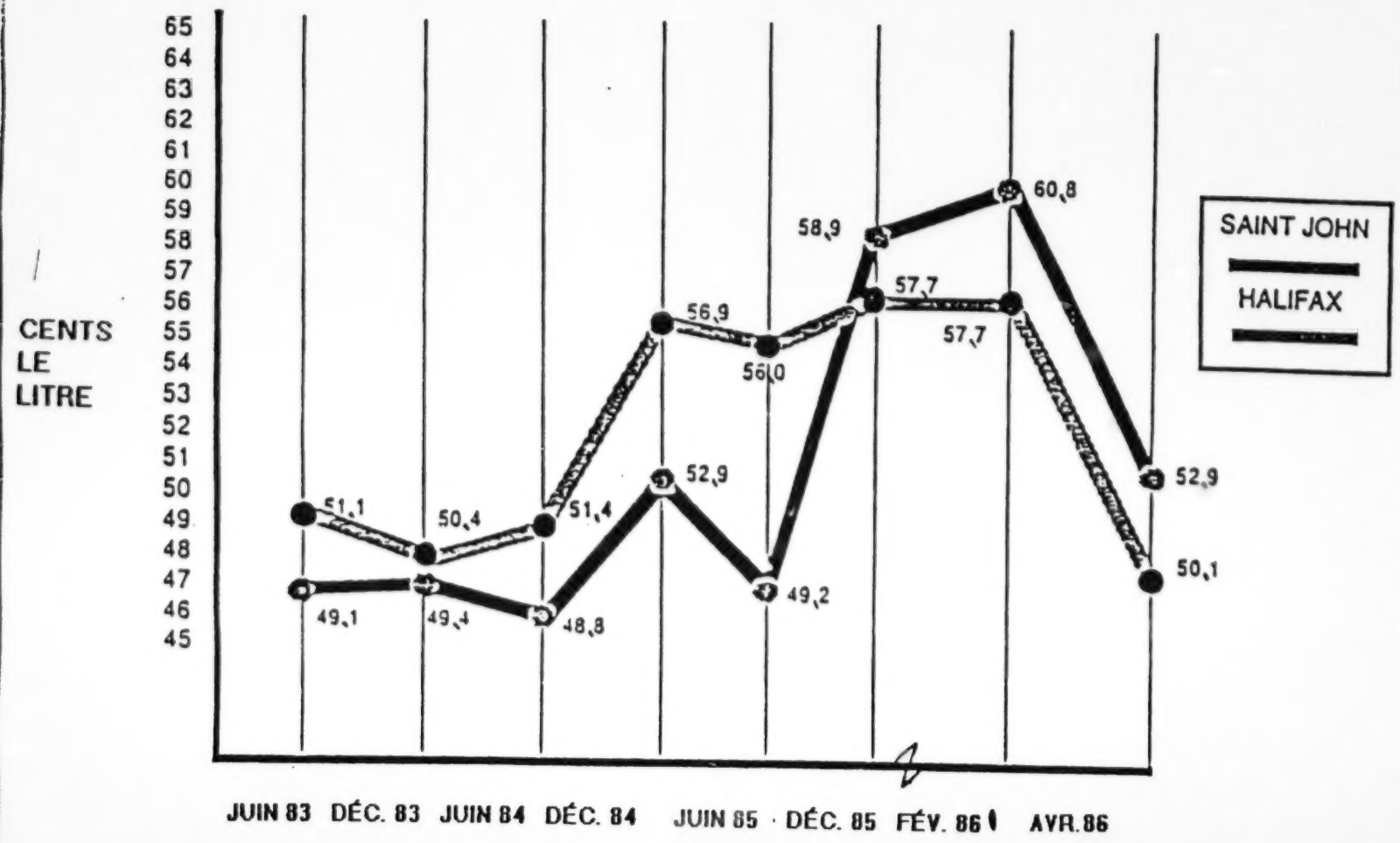
Veuillez accepter, Monsieur MacLeod, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président d'ULTRAMAR CANADA INC.,

Jean Gaulin

p.j.

PRIX AU DÉTAIL DE L'ESSENCE ORDINAIRE



GRAPHIQUE 1

Le 3 juin 1986

Ministre des Ressources naturelles
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur A.L. Irving
Président
Irving Oil Company, Limited
C.P. 1421
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 4K1

Monsieur Irving,

Je vous renvoie à mes lettres du 25 février et du 24 avril.

Étant donné les préoccupations du grand public au sujet du prix de l'essence, le Comité permanent des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative a été appelé à étudier la question. M. David Bishop, député, est président du comité. Il communiquera prochainement avec vous pour vous demander si des cadres supérieurs de votre société voudraient bien rencontrer le comité pour l'aider à mieux comprendre les raisons pour lesquelles les prix varient tellement d'une province à l'autre.

Nous vous serions reconnaissants de votre collaboration en la matière.

Veuillez accepter, Monsieur Irving, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

MALCOLM N. MacLEOD

/pw

c.c. D. Bishop

La présente lettre est envoyée aux personnes suivantes:

Monsieur A.L. Irving
Président
Irving Oil Company, Limited
C.P. 1421
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 4K1

Monsieur J.L. Dunlap
Président
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario)
M3C 1K5

Monsieur J.M. MacLeod
Président
Shell Canada Limitée
400, Quatrième avenue sud-ouest
Calgary (Alberta)
T2P 2H5

Monsieur A.R. Haynes
Président
Compagnie Pétrolière Impériale Ltée
111, avenue St. Clair ouest
Toronto (Ontario)
M5W 1K3

Monsieur A. Lakusta
Président
Petro-Canada
C.P. 2844
Calgary (Alberta)
T2P 3E3

Monsieur Jean Gaulin
Président
Ultramar Canada Inc.
1, promenade Valleybrook
Don Mills (Ontario)
M3B 2S8

Monsieur Ed Meger
Président
Retail Gasoline Dealers Association of New Brunswick, Inc.
C.P. 765
Saint John (New Brunswick)
E2L 4B3

Le 26 juin 1986

James L. Dunlap
Président-directeur général
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario)
M3C 1K5

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Gouvernement du Nouveau-Brunswick
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Pour faire suite à votre lettre du 3 juin 1986, veuillez prendre note que la société Texaco s'en tient aux lettres qu'elle vous a envoyées le 23 avril et le 22 mai derniers, ainsi qu'au mémoire (copie ci-jointe) qu'elle a présenté auparavant à l'enquête, qui a duré cinq ans, de la Commission sur les pratiques restrictives du commerce. Vous trouverez aussi ci-joint les renseignements pour obtenir des copies des constations de la commission.

Bref, après avoir dépensé des dizaines de millions de dollars et après avoir passé de nombreuses années à faire enquête, la commission a conclu que l'industrie pétrolière a bien servi, et continue de le faire, la population du Canada, y compris celle du Nouveau-Brunswick, au niveau des prix. L'éditorial du 18 juin du Globe and Mail mentionne cette conclusion à raison, et j'en inclus une copie.

Comme la politique et les méthodes de Texaco ont été divulguées publiquement, que vous les avez reçues dans le document susmentionné, que le tribunal supérieur sur la concurrence les a examinées à fonds et qu'il les a déclarées acceptables, nous n'estimons pas pouvoir contribuer davantage à l'enquête mentionnée dans votre lettre du 3 juin.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

JLD:ek
p.j.

c.c. M. D. Bishop, député

Le 16 juillet 1986

Ministre des Ressources naturelles
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur James L. Dunlap
Président-directeur général
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario)

Monsieur Dunlap,

Je vous remercie de votre lettre du 26 juin 1986 et des pièces jointes.

Je peux comprendre que vous soyez susceptible sur la question de la concurrence, telle que l'a étudiée la Commission sur les pratiques restrictives du commerce, et sur laquelle votre lettre semble porter. Permettez-moi cependant de signaler que je ne soulève pas ces points dans mes lettres.

La première lettre que je vous ai envoyée, soit le 25 février, avait trait au fait que le prix de l'essence est plus élevé au Nouveau-Brunswick que dans les provinces avoisinantes.

Ma deuxième lettre, en date du 24 avril, reprenait la question mais établissait une comparaison avec Halifax, en Nouvelle-Ecosse. De plus, je demandais pourquoi le prix de l'essence était plus élevé à ce moment-là que pendant une période antérieure au moment où le brut coûtait plus cher. Votre réponse, et celle d'autres cadres de sociétés pétrolières, ne contenait pas beaucoup d'information et ne nous a pas aidés à mieux comprendre la situation. Le Comité des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative a donc été chargé de faire enquête sur la question.

Vous devez maintenant avoir reçu une lettre de M. David Bishop, député et président du comité, et j'espère sincèrement que vous accepterez son invitation. Les conseils et l'aide que vos spécialistes pourraient fournir au comité seraient très utiles, j'en suis sûr, et seraient conformes aux principes directeurs et objectifs de votre société, qui apparaissent à la page 202 de votre mémoire à la Commission sur les pratiques restrictives, joint à votre dernière lettre.

.../2

Comme c'est le cas pour les membres du comité et d'autres députés de l'Assemblée législative, mes électeurs me demandent constamment:

- Pourquoi dois-je payer l'essence jusqu'à 12 cents le litre de plus que les consommateurs de l'Ontario?

- Pourquoi les prix de l'essence varient-ils autant à travers la province?

À titre de représentants élus de la population du Nouveau-Brunswick qui est moins en mesure que la plupart des Canadiens de payer des prix élevés, nous devons essayer de trouver les bonnes réponses. Votre société peut nous aider, Monsieur Dunlap; j'espère qu'elle le fera.

Veuillez accepter, Monsieur Dunlap, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

MALCOLM N. MacLEOD

/pw

PIÈCE IV-II

Texaco Canada Inc.

Principes directeurs et objectifs

Voici les principes directeurs et les objectifs guidant Texaco dans l'administration et la conduite de ses activités:

VENDRE des produits de première qualité à des prix équitables.

Toujours OFFRIR des services fiables et courtois.

FAIRE des bénéfices et verser un rendement juste aux actionnaires.

Tenter CONSTAMMENT de trouver de nouvelles façons, par l'entremise de la recherche et des stimulants aux idées nouvelles, pour mettre au point de meilleurs produits et augmenter l'efficacité et la rentabilité.

SOUTENIR le moral des employés en reconnaissant la dignité, la valeur et le potentiel de chaque personne, en offrant une rémunération se comparant favorablement aux rémunérations ayant cours dans l'industrie et en fournissant un milieu et des conditions de travail sécuritaires et efficaces.

ÊTRE un bon citoyen moral du Canada, des provinces et des localités.

ENTRETENIR le dialogue entre la direction et les employés, les clients, les concessionnaires, les actionnaires, les gouvernements et les autres directement intéressés aux activités de la société.

OBSERVER des normes d'éthique et de morale élevées dans l'exploitation de notre entreprise.

PROMOUVOIR un régime de concurrence libre.

Le 30 juillet 1986

James L. Dunlap
Président-directeur général
Texaco Canada Inc.
90, promenade Wynford
Don Mills (Ontario) M3C 1K5

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles
Gouvernement du Nouveau-Brunswick
Edifice du Centenaire
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur le ministre,

Pour faire suite à notre récente correspondance au sujet de l'enquête publique que le Comité des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative veut faire sur le prix de détail de l'essence dans la province du Nouveau-Brunswick, nous aimerions vous faire part de la position de Texaco.

Premièrement, nous voulons bien expliquer et commenter nos méthodes et nos projets à tout organisme public raisonnable pour aider la population en général à mieux comprendre notre industrie. Naturellement, nous ne serons pas partie à des discussions et nous ne ferons pas de commentaires ayant trait aux marques ou étant anticoncurrentiels.

Deuxièmement, nous voulons collaborer pleinement avec les gouvernements dans leur tentative de comprendre le fonctionnement de tous les secteurs de l'économie et de s'acquitter de leur rôle qui est de servir l'intérêt public d'une façon équilibrée.

Par conséquent, nous acceptons en principe de comparaître devant le comité pour discuter de nos activités au Nouveau-Brunswick, y compris commenter notre stratégie globale de fixation des prix. En raison du droit de la concurrence et pour protéger les brevets de la société, nous ne nous embarquerons toutefois pas dans une discussion publique détaillée de notre politique ou stratégie d'établissement des prix.

Nous aimerions avoir une explication plus détaillée de la portée de l'enquête, de la procédure adoptée, des règles de preuves et de témoignages, de la publication ultérieure, par écrit ou autrement, des témoignages et des résultats que le comité entend obtenir. Il nous faut nous entendre sur ces conditions avant que nous ne puissions accepter officiellement d'y participer.

Comme il est mentionné dans une lettre antérieure, nous avons participé activement à l'enquête sur les pratiques restrictives du commerce portant sur la concurrence dans l'industrie pétrolière au Canada, qui a examiné bon nombre des questions sur lesquelles vous tenez actuellement des audiences. Nous estimons que nos mémoires et exposés présentés lors de l'enquête représentent le plus que nous puissions divulguer des politiques et méthodes de Texaco.

Sous réserves de votre réponse, nous prévoyons envoyer pour représenter Texaco notre directeur général -- Produits pétroliers dans les Provinces atlantique, notre directeur -- Fixation des prix et notre conseil juridique -- Secteur de la concurrence. Il est naturellement entendu que nos représentants parlent au nom de Texaco Canada Inc., qui a une petite part du marché pétrolier du Nouveau-Brunswick, et non pas au nom de l'industrie dans son ensemble.

Nous espérons recevoir une réponse rapide à nos questions et estimons qu'un débat public bien présenté permet au grand public de mieux comprendre les enjeux complexes d'une industrie importante et dont la vitalité soutenue est essentielle à l'économie du Nouveau-Brunswick et du Canada.

Veuillez accepter, Monsieur le ministre, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

JLD:ek

Gouvernement du Nouveau-Brunswick, Fredericton

Texaco, Toronto

NR 00045 860812 1121
TOR07

Monsieur David Bishop
Bureau du greffier de l'Assemblée législative
Édifice de l'Assemblée législative
Fredericton (Nouveau-Brunswick)

À l'attention de Monsieur William Denny

La présente a trait à votre lettre du 25 juin 1986, au télex du 30 juillet 1986 et aux appels téléphoniques échangés entre R.A. Shaver et W. Denny et a pour but de confirmer que Texaco Canada Inc. enverra le 21 août à 9 h 30 des représentants à l'audience du Comité des corporations de la Couronne de l'Assemblée législative chargé d'étudier les prix des produits pétroliers.

Texaco sera représenté par Messieurs Donald H. Boucher, directeur régional de marketing, Québec/Atlantique, Douglas A. Mitchell, directeur -- fixation des prix, Randy T. Hughes, avocat et Richard M. Le Hir, directeur des affaires corporatives, Québec/Atlantique.

L. Dunlap
Président-directeur général
Texaco Canada Inc.
SB

Gouvernement du Nouveau-Brunswick, Fredericton
Texaco, Toronto

ANNEXE 1.4

Le 23 septembre 1986

L'honorable Malcolm N. MacLeod
Ministre des Ressources naturelles et de l'Énergie
C.P. 6000
Fredericton (Nouveau-Brunswick)
E3B 5H1

Monsieur MacLeod,

Veuillez trouver ci-joint, en vue de renseigner le gouvernement, un rapport provisoire au sujet de l'enquête sur le prix de l'essence que mène le Comité permanent des corporations de la Couronne.

Veuillez accepter, Monsieur MacLeod, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le président,

DAVID BISHOP, député

p.j.

Rapport provisoire du Comité permanent des corporations de la Couronne sur le prix de l'essence

1. Le 12 juin 1986, une motion de l'Assemblée législative (pièce 1.1) mande le Comité permanent des corporations de la Couronne (le Comité) d'enquêter sur le prix de l'essence dans la province.

2. Le Comité se réunit à 18 reprises et rencontre 12 fournisseurs et d'autres organismes comme l'indique la pièce 1.2.

3. À sa réunion du 18 septembre 1986, le Comité examine les progrès accomplis et les consignes établies dans la motion.

   Il est constaté qu'aucune société ni organisation s'étant présentée devant le Comité jusqu'à ce moment-là ne représente la demande, ou le consommateur, ni les détaillants indépendants.

   Aux audiences, les fournisseurs signalent que ce sont les "forces du marché" qui dictent en grande partie le prix de l'essence.

   Comme les consommateurs et les détaillants d'essence doivent tenir compte des forces du marché ou les créent, et comme ils n'ont pu donner leurs opinions directement, le Comité estime qu'il importe de corriger cette omission en les invitant à présenter des exposés écrits ou à se présenter devant le Comité pour exposer leur point de vue, ou les deux.

   Le Comité s'occupe donc de faire annoncer son invitation; la date limite de présentation des exposés écrits est le 31 octobre 1986.

4. Il est ainsi fort probable qu'il soit nécessaire de tenir d'autres audiences en novembre. La détermination des conclusions et des recommandations du Comité et la rédaction d'un rapport final ne seront donc peut-être pas terminées avant la fin décembre 1986.

5. Le Comité sait très bien que son mandat stipule de "faire un rapport provisoire au gouvernement" et "d'entreprendre son étude dès que possible". Cependant, le Comité ne peut tirer de conclusions ni présenter de recommandations en ce moment étant donné son manque d'information de la part des consommateurs et des détaillants d'essence. Il est donc résolu que le présent bref rapport de l'état des travaux soit présenté au gouvernement pour l'instant, suivi d'un rapport final en décembre 1986 ou en janvier 1987.

The Globe & Mail le 7 août 1986

Écart de 3 cents entre l'essence au plomb et l'essence sans plomb

Écart des prix de l'essence à l'essai en Ontario

Afin de jauger la réaction du grand public, les producteurs de pétrole du Canada ont mis à l'essai en Ontario un écart de trois cents le litre entre le prix de l'essence au plomb et le prix de l'essence sans plomb avant d'adopter cet écart à l'échelle du pays, de dire des analystes de marché.

Malgré une baisse des prix de l'essence au cours des trois derniers mois, les sociétés productrices de pétrole ont accru l'écart de prix entre l'essence ordinaire au plomb et l'essence sans plomb de près de un cent le litre.

L'essence sans plomb coûte 0,44 cents le litre de plus à produire que l'essence au plomb et les taxes fédérales sont de 0,37 cents le litre de plus pour l'essence sans plomb.

Les sociétés utilisent l'écart de prix, auquel vient s'ajouter le gros volume des ventes d'essence sans plomb, pour compenser leurs pertes au moment où le prix mondial du pétrole brut était bas en raison des guerres de prix des producteurs, s'accordent pour dire les analystes.

Selon Terry Slack, un associé de En-Pro Associates d'Oshawa, en Ontario, aucune raison ne justifie l'écart de prix.

M. Slack poursuit en soutenant que le prix mondial du brut n'a cessé de baisser et que le processus de raffinage n'a pas changé. Par conséquent, il ne peut expliquer l'élargissement de l'écart des prix que par le fait que l'industrie fait payer au public les pertes qu'entraînent les guerres de prix pour une part du marché.

M. Slack déclare que l'écart de prix entre l'essence au plomb et l'essence sans plomb ne s'applique qu'aux points de vente au détail. Il soutient que l'écart des prix entre l'essence au plomb et l'essence sans plomb vendu à des fins commerciales aux sociétés de taxis et de détail ainsi que pour les véhicules de service n'a pas changé.

Michael Connolly, un analyste et consultant auprès d'Energy Consultants of Canada Ltd., à Toronto, a déclaré hier que les sociétés Impériale, Petro-Canada et Shell ont toutes augmenté l'écart de leur prix rampe de chargement (le prix demandé aux gros acheteurs prenant livraison aux grands centres de production et de distribution), qui est passé de 1,8 cent le litre à 2,9 cents le litre.

Selon M. Connolly, les fournisseurs continueront de le faire jusqu'à ce que quelqu'un rouspète. Il poursuit en disant que l'écart (entre le prix des deux grades d'essence) n'est pas justifié et qu'il existe seulement parce que le marché le permet et que personne n'essaie d'arrêter les sociétés à soif d'argent.

Des dirigeants de la Compagnie Pétrolière Impériale et de Petro-Canada soutiennent que l'écart de prix existe depuis plusieurs années même s'il n'a pas été aussi large qu'aujourd'hui.

Jean Côté, un porte-parole de la Compagnie Pétrolière Impériale, indique que l'écart de trois cents existe depuis quelques mois. Il ajoute que la concurrence au sein du marché contribue davantage à la détermination des prix que le prix du pétrole brut.

M. Côté poursuit en disant que la société a une déclaration de principe, qu'elle entend être compétitive et qu'elle fera son possible pour conserver sa part du marché.

Il soutient que la baisse des prix de l'essence de cet été, au moment où le prix du brut était très faible, prouve que le prix du pétrole n'a pas toujours un impact direct sur le prix que le consommateur paie à la pompe.

L'industrie pétrolière a souffert au cours des six derniers mois et a connu des bénéfices qui étaient loin d'être bons, selon M. Côté, qui poursuit en disant que si l'occasion se présente de revenir à des marges bénéficiaires raisonnables et que si le marché le permet, la société le fera.

William Simpkins, un porte-parole de Petro-Canada, déclare que la société a adopté un écart de trois cents le litre à quatre cents le litre depuis près d'un an.

ANNEXE 1.6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 15 décembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel	Mazout domestique
1 Fredericton	50,7	54,2	55,4	46,5	32,6
2 Saint John	44,0	46,9	47,5	49,4	33,0
3 Moncton	48,0	50,4	52,3	41,2	32,8
4 Bathurst	44,1	46,5	49,9	39,3	32,5
5 Edmundston	38,7	41,1	42,1	39,4	31,3
6 Chatham-Newcastle	43,9	46,5	50,1	39,9	33,0
7 Campbellton	48,5	51,2	53,7	41,2	----
8 Woodstock	41,7	43,7	47,9	38,0	----
9 Sussex	47,6	48,6	54,6	39,1	----
10 Sackville	48,9	51,9	----	----	----
11 St. Stephen	46,2	48,8	49,4	48,9	----
12 Tracadie	41,9	43,9	44,8	36,3	----

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	48,7	50,5	51,5	50,0	29,8
2 Yarmouth	50,0	51,8	52,8	51,3	31,1
3 Truro	49,3	51,1	52,1	50,3	30,4
4 New Glascow	49,8	51,6	52,6	51,1	30,9
5 Port Hawksbury	49,8	51,6	52,6	51,1	30,9
6 Sydney	49,8	51,6	52,6	51,1	30,9
7 Victoria	50,6	52,4	53,4	51,8	31,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE À HOULTON ET À CALAIS, AU MAINE

1 Houlton	34,2	34,5	38,6	0,0	23,5
2 Calais	34,1	34,5	38,6	34,1	22,5

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 8 décembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel	Mazout domestique
1 Fredericton	50,3	53,8	55,2	47,1	32,6
2 Saint John	45,3	48,3	49,5	48,9	33,0
3 Moncton	48,3	50,6	52,8	41,2	32,8
4 Bathurst	44,1	46,5	49,9	39,3	32,5
5 Edmundston	38,7	41,1	42,1	39,4	31,3
6 Chatham-Newcastle	43,9	46,5	50,1	39,9	33,0
7 Campbellton	49,6	52,3	55,4	41,2	----
8 Woodstock	41,8	43,8	47,8	38,0	----
9 Sussex	48,2	41,9	55,6	39,1	----
10 Sackville	48,9	51,9	----	----	----
11 St. Stephen	46,2	48,8	49,4	48,9	----
12 Tracadie	41,9	43,9	44,8	36,3	----

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	48,7	50,5	51,5	50,0	29,8
2 Yarmouth	50,0	51,8	52,8	51,3	31,1
3 Truro	49,3	51,1	52,1	50,3	30,4
4 New Glascow	49,8	51,6	52,6	51,1	30,9
5 Port Hawksbury	49,8	51,6	52,6	51,1	30,9
6 Sydney	49,8	51,6	52,6	51,1	30,9
7 Victoria	50,6	52,4	53,4	51,8	31,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE À HOULTON ET À CALAIS, AU MAINE

1 Houlton	34,2	34,5	38,6	----	23,5
2 Calais	34,1	34,5	38,6	34,1	22,5

PRIX DE L'ESSENCE À TORONTO, WINDSOR, DETROIT ET CALAIS
Le 8 décembre 1986
Cents can. le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Taxes de l'Etat/prov.	Taxe fédérale
1 Toronto, Ont.	39,8	42,8	43,8	8,3	7,7
2 Windsor, Ont.	40,6	43,6	44,8	8,3	7,7
3 Detroit, Mich.*	27,6	29,0	35,6	6,0	3,7
4 Calais, Maine*	34,1	34,5	38,6	4,8	3,7

* Le taux de change can./US est de 1,3910 le 8 décembre 1986.
1 gallon américain = 3,785 litres

Le prix du pétrole brut est de 13,3 cents le litre à Montréal parce que le ministère de l'Energie, des Mines et des Ressources a retardé la période de débit du pétrole brut de 110 jours pour le pétrole brut de l'Ouest par rapport à 100 jours en Ontario. Le pétrole brut étranger est en retard de 100 jours dans les Maritimes.

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 1er décembre 1986

Cents le litre

	Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel	Mazout domestique
1	Fredericton	50,9	54,2	56,4	48,1	32,6
2	Saint John	45,3	48,3	49,5	48,9	33,0
3	Moncton	48,5	50,8	52,9	39,9	32,8
4	Bathurst	44,9	47,3	50,6	39,3	32,5
5	Edmundston	38,7	41,1	42,1	39,4	31,3
6	Chatham-Newcastle	42,9	45,7	49,6	39,9	33,0
7	Campbellton	49,6	52,3	55,4	41,2	----
8	Woodstock	41,8	43,8	47,8	38,0	----
9	Sussex	48,2	41,9	55,6	39,1	----
10	Sackville	48,9	51,9	----	----	----
11	St. Stephen	46,2	48,8	49,4	48,9	----
12	Tracadie	41,9	43,9	44,8	36,3	----

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	48,4	50,2	51,2	49,6	29,8
2	Yarmouth	49,7	51,5	52,5	50,9	31.1
3	Truro	49,0	50,8	51,8	49,9	30,4
4	New Glascow	49,5	51,3	52,3	50,7	30,9
5	Port Hawksbury	49,5	51,3	52,3	50,7	30,9
6	Sydney	49,5	51,3	52,3	50,7	30,9
7	Victoria	50,3	52,1	53,1	51,5	31,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE À HOULTON ET À CALAIS, AU MAINE

1	Houlton	35,5	36,2	39,1	----	23,6
2	Calais	34,3	35,1	39,1	34,7	22,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 24 novembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel	Mazout domestique
1 Fredericton	50,9	54,5	56,0	48,1	32,6
2 Saint John	43,9	45,4	49,5	48,9	33,0
3 Moncton	48,5	50,8	52,9	39,9	32,8
4 Bathurst	43,9	46,6	49,9	39,3	32,5
5 Edmundston	38,7	41,1	42,1	39,4	31,3
6 Chatham-Newcastle	42,9	45,7	49,6	39,9	33,0
7 Campbellton	49,6	52,3	55,4	41,2	----
8 Woodstock	41,8	43,8	47,8	38,0	----
9 Sussex	48,2	41,9	55,6	39,1	----
10 Sackville	48,9	51,9	----	----	----
11 St. Stephen	46,2	48,8	49,4	48,9	----
12 Tracadie	41,9	43,9	44,8	36,3	----

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	48,4	50,2	51,2	49,6	29,8
2 Yarmouth	49,7	51,5	52,5	50,9	31.1
3 Truro	49,0	50,8	51,8	49,9	30,4
4 New Glascow	49,5	51,3	52,3	50,7	30,9
5 Port Hawksbury	49,5	51,3	52,3	50,7	30,9
6 Sydney	49,5	51,3	52,3	50,7	30,9
7 Victoria	48,3	52,1	53,1	51,5	31,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 10 novembre 1986

Cents le litre

Ville		Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	49,0	52,4	54,0	46,4
2	Saint John	43,3	46,2	47,5	49,8
3	Moncton	47,0	49,5	51,2	39,9
4	Bathurst	43,4	45,9	48,3	39,3
5	Edmundston	37,8	39,8	40,8	39,6
6	Chatham-Newcastle	42,8	45,8	50,3	37,1
7	Campbellton	47,6	50,5	53,6	39,9
8	Woodstock	39,8	41,8	45,8	43,6
9	Sussex	46,0	47,8	51,9	49,9
10	Sackville	47,9	50,5	----	---
11	St. Stephen	38,2	43,1	46,5	49,9
12	Tracadie	39,9	41,9	42,8	39,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,6	48,4	49,4	47,8
2	Yarmouth	47,9	49,7	50,7	49,1
3	Truro	47,2	49,0	50,0	48,1
4	New Glascow	47,7	49,5	50,5	48,9
5	Port Hawksbury	47,7	49,5	50,5	48,9
6	Sydney	47,7	49,5	50,5	48,9
7	Victoria	48,5	50,3	51,3	49,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 17 novembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel	Mazout domestique
1 Fredericton	49,1	52,0	54,1	46,4	31,0
2 Saint John	43,3	46,3	47,5	50,4	31,4
3 Moncton	47,5	49,2	51,1	39,9	31,2
4 Bathurst	42,9	45,6	48,4	39,3	30,9
5 Edmundston	37,9	39,8	40,8	39,4	29,7
6 Chatham-Newcastle	42,9	45,5	50,3	39,9	31,9
7 Campbellton	48,3	50,9	54,2	39,9	----
8 Woodstock	39,8	41,8	45,8	43,6	----
9 Sussex	46,0	47,4	51,9	49,9	----
10 Sackville	47,9	50,5	----	----	----
11 St. Stephen	38,8	40,9	42,5	49,5	----
12 Tracadie	39,9	41,9	42,8	39,7	----

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	48,6	50,4	51,4	49,8
2 Yarmouth	49,9	51,7	52,7	51,1
3 Truro	49,2	51,0	52,0	50,1
4 New Glascow	49,7	51,5	52,5	50,9
5 Port Hawksbury	49,7	51,5	52,5	50,9
6 Sydney	49,7	51,5	52,5	50,9
7 Victoria	48,5	52,3	53,3	51,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 3 novembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	49,0	52,4	54,0	46,4
2 Saint John	43,4	46,3	47,5	49,5
3 Moncton	46,9	49,6	51,3	39,9
4 Bathurst	43,1	45,9	48,6	39,8
5 Edmundston	37,9	39,8	41,3	39,6
6 Chatham-Newcastle	43,5	45,8	50,6	37,9
7 Campbellton	48,0	80,6	53,7	45,0
8 Woodstock	39,8	41,8	45,8	43,6
9 Sussex	46,0	47,8	51,9	49,9
10 Sackville	47,9	50,5	----	----
11 St. Stephen	38,2	43,1	46,5	49,9
12 Tracadie	40,9	42,0	44,0	39,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,6	48,4	49,4	47,8
2 Yarmouth	47,9	49,7	50,7	49,1
3 Truro	47,2	49,0	50,0	48,1
4 New Glascow	47,7	49,5	50,5	48,9
5 Port Hawksbury	47,7	49,5	50,5	48,9
6 Sydney	47,7	49,5	50,5	48,9
7 Victoria	48,5	50,3	51,3	49,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 20 octobre 1986

Cents le litre

	Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	49,5	52,2	54,1	43,8
2	Saint John	43,5	46,4	47,5	48,9
3	Moncton	48,5	50,5	52,0	37,2
4	Bathurst	43,5	46,1	48,6	37,1
5	Edmundston	38,2	41,2	41,6	38,1
6	Chatham-Newcastle	43,5	45,0	49,5	38,8
7	Campbellton	48,5	50,7	53,7	45,0
8	Woodstock	39,8	41,8	45,8	39,9
9	Sussex	46,0	47,4	51,4	49,9
10	Sackville	47,9	50,5	----	----
11	St. Stephen	38,8	41,6	43,1	49,9
12	Tracadie	40,9	42,0	46,0	37,9

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,4	48,2	49,2	47,6
2	Yarmouth	47,7	49,5	50,5	48,9
3	Truro	47,0	48,8	49,8	47,9
4	New Glascow	47,5	49,3	50,3	48,7
5	Port Hawksbury	47,5	49,3	50,3	48,7
6	Sydney	47,5	49,3	50,3	48,7
7	Victoria	48,3	50,1	51,1	49,5

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 27 octobre 1986

Cents le litre

Ville		Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	49,3	51,7	53,3	43,8
2	Saint John	43,4	46,3	47,5	48,9
3	Moncton	48,3	50,8	52,1	39,9
4	Bathurst	42,9	45,7	48,7	36,8
5	Edmundston	38,2	40,6	41,5	39,9
6	Chatham-Newcastle	42,6	46,6	50,3	35,5
7	Campbellton	47,8	50,7	54,3	45,0
8	Woodstock	40,8	42,8	46,8	39,9
9	Sussex	46,0	47,4	51,4	49,9
10	Sackville	47,9	50,5	----	----
11	St. Stephen	38,8	41,5	43,1	49,9
12	Tracadie	40,9	42,0	44,0	37,9

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,4	48,2	49,2	47,6
2	Yarmouth	47,7	49,5	50,5	48,9
3	Truro	47,0	48,8	49,8	47,9
4	New Glascow	47,5	49,3	50,3	48,7
5	Port Hawksbury	47,5	49,3	50,3	48,7
6	Sydney	47,5	49,3	50,3	48,7
7	Victoria	48,3	50,1	51,1	49,5

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 14 octobre 1986

Cents le litre

Ville		Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	49,4	52,2	54,0	42,7
2	Saint John	43,5	46,4	47,5	49,8
3	Moncton	48,5	50,8	52,0	37,2
4	Bathurst	43,2	45,9	48,2	39,9
5	Edmundston	38,2	40,6	41,4	36,5
6	Chatham-Newcastle	43,0	45,8	50,5	38,8
7	Campbellton	47,9	50,6	53,7	45,0
8	Woodstock	40,8	42,8	43,9	39,9
9	Sussex	46,0	47,4	51,4	49,9
10	Sackville	47,9	50,5	----	----
11	St. Stephen	38,8	41,6	43,1	49,9
12	Tracadie	40,9	42,0	46,0	37,9

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,6	48,4	49,4	47,8
2	Yarmouth	47,9	49.7	50,7	49,1
3	Truro	47,2	49,0	50,0	48,1
4	New Glascow	47,7	49,5	50,5	48,9
5	Port Hawksbury	47,7	49,5	50,5	48,9
6	Sydney	47,7	49,5	50,5	48,9
7	Victoria	48,5	50,3	51,3	49,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 6 octobre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	49,5	53,0	54,3	43,4
2 Saint John	43,5	46,4	47,5	52,1
3 Moncton	48,7	51,1	53,1	37,2
4 Bathurst	44,1	46,7	49,0	37,6
5 Edmundston	38,2	40,2	41,6	36,5
6 Chatham-Newcastle	43,2	46,7	52,3	37,2
7 Campbellton	48,9	51,4	54,3	44,5
8 Woodstock	39,9	41,9	43,9	36,5
9 Sussex	46,5	48,0	53,9	49,9
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,1	50,6
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,6	48,4	49,4	47,8
2 Yarmouth	47,9	49,7	50,7	49,1
3 Truro	47,2	49,0	50,0	48,1
4 New Glascow	47,7	49,5	50,5	48,9
5 Port Hawksbury	47,7	49,5	50,5	48,9
6 Sydney	47,7	49,5	50,5	48,9
7 Victoria	48,5	50,3	51,3	49,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 1er octobre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	49,9	52,7	54,3	44,0
2 Saint John	43,7	46,6	47,9	50,8
3 Moncton	48,8	51,5	52,8	37,7
4 Bathurst	45,3	47,1	49,9	37,6
5 Edmundston	38,8	40,8	41,5	36,5
6 Chatham-Newcastle	43,5	46,3	52,3	36,7
7 Campbellton	48,9	51,2	54,3	44,4
8 Woodstock	40,9	42,9	43,9	36,5
9 Sussex	46,5	48,0	53,9	49,9
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,1	50,6
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,6	48,4	49,4	47,8
2 Yarmouth	47,9	49,7	50,7	49,1
3 Truro	47,2	49,0	50,0	48,1
4 New Glascow	47,7	49,5	50,5	48,9
5 Port Hawksbury	47,7	49,5	50,5	48,9
6 Sydney	47,7	49,5	50,5	48,9
7 Victoria	48,5	50,3	51,3	49,7

TAXES PROVINCIALES (c./l)

	du 1er juil. 1986 au 30 sept. 1986	du 1er oct. 1986 au 31 déc. 1986
Essence ordinaire	8,0	7,6
Essence ordinaire sans plomb	8,5	8,0
Supercarburant sans plomb	8,8	8,4
Carburant diesel	9,0	7,8

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 22 septembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,2	53,5	55,1	47,2
2 Saint John	43,9	46,9	47,9	52,1
3 Moncton	49,0	51,4	52,5	39,9
4 Bathurst	45,6	47,6	49,7	36,1
5 Edmundston	38,2	40,5	41,6	35,7
6 Chatham-Newcastle	44,0	46,0	51,9	35,7
7 Campbellton	49,0	51,2	54,3	44,4
8 Woodstock	44,8	46,8	49,9	36,5
9 Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,1	50,6
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,6	48,4	49,4	47,8
2 Yarmouth	47,9	49,7	50,7	49,1
3 Truro	47,2	49,0	50,0	48,1
4 New Glascow	47,7	49,5	50,5	48,9
5 Port Hawksbury	47,7	49,5	50,5	48,9
6 Sydney	47,7	49,5	50,5	48,9
7 Victoria	48,5	50,3	51,3	49,7

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 15 septembre 1986

Cents le litre

Ville		Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	50,4	52,4	55,0	46,2
2	Saint John	43,9	46,9	47,9	50,0
3	Moncton	49,2	51,9	53,4	41,0
4	Bathurst	46,3	48,3	51,3	39,9
5	Edmundston	39,8	40,9	41,6	39,9
6	Chatham-Newcastle	43,9	46,5	48,0	37,6
7	Campbellton	49,9	51,1	54,3	45,3
8	Woodstock	45,2	45,7	46,8	38,5
9	Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10	Sackville	47,6	50,9	----	----
11	St. Stephen	40,9	46,9	43,1	50,9
12	Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2	Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3	Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4	New Glascow	47,8	49,6	50,6	49,0
5	Port Hawksbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6	Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7	Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 8 septembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,4	52,4	55,0	46,2
2 Saint John	43,9	46,9	47,9	50,0
3 Moncton	49,6	52,3	54,0	40,5
4 Bathurst	46,3	48,3	51,3	39,9
5 Edmundston	38,8	40,5	42,8	38,9
6 Chatham-Newcastle	44,0	46,3	48,9	41,8
7 Campbellton	48,9	51,0	54,1	45,3
8 Woodstock	40,8	42,8	46,8	38,5
9 Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	40,9	46,9	43,1	50,9
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2 Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3 Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4 New Glascow	47,8	49,6	50,6	49,0
5 Port Hawksbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6 Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7 Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 2 septembre 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,9	53,7	55,4	46,4
2 Saint John	43,9	46,9	47,9	52,1
3 Moncton	49,8	52,6	54,0	40,5
4 Bathurst	48,1	50,1	51,3	36,7
5 Edmundston	39,0	40,7	42,8	38,9
6 Chatham-Newcastle	44,0	46,7	48,9	41,8
7 Campbellton	49,1	51,2	54,3	45,3
8 Woodstock	40,8	42,8	46,8	38,5
9 Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	40,9	46,9	43,1	50,9
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2 Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3 Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4 New Glascow	47,8	49,6	50,6	49,0
5 Port Hawksbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6 Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7 Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 25 août 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,9	53,7	55,4	46,4
2 Saint John	43,9	46,9	47,9	52,1
3 Moncton	49,8	52,6	54,0	40,5
4 Bathurst	46,1	48,3	51,3	39,9
5 Edmundston	39,0	40,7	42,8	38,9
6 Chatham-Newcastle	44,0	46,7	48,9	41,8
7 Campbellton	49,1	51,2	54,3	45,3
8 Woodstock	40,8	42,8	46,8	38,5
9 Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	40,9	46,9	43,1	50,9
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1 Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2 Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3 Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4 New Glascow	47,8	49,6	50,6	49,0
5 Port Hawksbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6 Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7 Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

Le 18 août 1986

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 18 août 1986

	Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1	Fredericton	49,8	53,2	55,2	52,3
2	Saint John	43,9	46,9	47,9	52,1
3	Moncton	49,0	51,6	52,5	43,5
4	Bathurst	47,9	50,9	53,5	37,6
5	Edmundston	39,2	41,6	43,8	38,6
6	Chatham-Newcastle	43,7	46,6	51,9	37,6
7	Campbellton	48,5	51,4	54,4	42,5
8	Woodstock	40,8	42,8	46,9	38,5
9	Sussex	46,6	48,1	53,9	49,9
10	Sackville	47,6	50,9	----	----
11	St. Stephen	39,4	41,6	43,1	50,9
12	Tracadie	44,0	46,0	48,0	37,6

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE EN NOUVELLE-ÉCOSSE

1	Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2	Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3	Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4	New Glascow	47,8	49,6	50,6	49,0
5	Port Hawksbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6	Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7	Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 11 août 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,7	53,7	55,5	45,9
2 Saint John	43,9	46,9	47,9	52,1
3 Moncton	49,2	51,8	53,2	39,9
4 Bathurst	49,4	52,0	54,6	37,8
5 Edmundston	38,5	41,2	42,4	39,9
6 Chatham-Newcastle	44,2	47,1	51,3	42,2
7 Campbellton	48,6	51,3	53,2	47,7
8 Woodstock	42,8	44,8	48,8	46,9
9 Sussex	46,6	49,9	----	----
10 Sackville	47,6	50,9	----	----
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,1	50,9
12 Tracadie	41,9	45,8	----	----

Remarques: Ces prix ont trait aux stations services complets seulement.

Les prix du carburant diesel varient beaucoup et étant donné le petit échantillon ils peuvent ne pas refléter le prix moyen.

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 5 août 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	49,8	53,3	54,7	45,2
2 Saint John	43,4	46,5	47,9	48,9
3 Moncton	49,3	52,1	53,5	40,0
4 Bathurst	48,8	51,4	54,1	40,7
5 Edmundston	38,5	41,2	42,9	39,9
6 Chatham-Newcastle	44,1	46,7	52,9	42,2
7 Campbellton	48,6	51,5	54,6	43,5
8 Woodstock	42,8	44,8	48,8	40,9
9 Sussex	46,6	48,1	53,3	55,9
10 Sackville	47,6	49,7	51,0	40,9
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,1	50,9
12 Tracadie	44,0	46,0	49,5	42,6

Remarques: Ces prix ont trait aux stations services complets seulement.

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 28 juillet 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,4	53,5	55,5	58,3
2 Saint John	43,2	46,3	48,2	50,1
3 Moncton	49,0	51,4	52,8	43,5
4 Bathurst	47,4	49,1	52,8	41,6
5 Edmundston	38,5	40,9	41,1	37,2
6 Chatham-Newcastle	44,1	46,7	51,8	48,9
7 Campbellton	48,6	51,2	54,3	52,5
8 Woodstock	42,9	44,9	48,9	42,5
9 Sussex	46,6	48,1	53,3	55,9
10 Sackville	47,6	50,4	0,0	0,0
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,0	55,9
12 Tracadie	44,0	46,0	48,0	42,6

REMARQUE: Il y a des guerres de prix à Saint John et à Chatham-Newcastle.
Les prix cités ont trait aux stations services complets seulement.

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 21 juillet 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1 Fredericton	50,4	53,5	55,5	58,3
2 Saint John	43,2	46,3	48,2	50,1
3 Moncton	49,0	51,4	52,8	43,5
4 Bathurst	47,4	50,1	52,7	42,6
5 Edmundston	39,0	41,9	43,9	40,0
6 Chatham-Newcastle	44,3	47,2	51,8	48,9
7 Campbellton	48,6	51,2	54,3	42,5
8 Woodstock	42,9	44,9	48,9	42,5
9 Sussex	46,6	48,1	0,0	0,0
10 Sackville	49,2	51,6	0,0	0,0
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,0	55,9
12 Tracadie	44,2	46,9	48,9	44,9

REMARQUE: Il y a des guerres de prix à Saint John et à Chatham-Newcastle.
Les prix cités ont trait aux stations services complets seulement.

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK ET EN NOUVELLE-ÉCOSSE
Le 14 juillet 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb	Carburant diesel
1. NOUVEAU-BRUNSWICK				
1 Fredericton	50,4	53,5	55,5	58,3
2 Saint John	43,2	46,3	48,2	50,1
3 Moncton	49,0	51,4	52,8	43,5
4 Bathurst	47,4	50,1	52,7	42,6
5 Edmundston	39,0	41,9	43,9	40,0
6 Chatham-Newcastle	46,0	48,7	53,9	48,9
7 Campbellton	48,6	51,2	54,3	42,5
8 Woodstock	42,9	44,9	48,9	42,5
9 Sussex	46,6	48,1	----	----
10 Sackville	49,2	51,6	----	----
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,0	55,9
12 Tracadie	44,2	46,9	48,9	44,9
2. NOUVELLE-ÉCOSSE				
1 Halifax-Dartmouth	46,7	48,5	49,5	47,9
2 Yarmouth	48,0	49,8	50,8	49,2
3 Truro	47,3	49,1	50,1	48,2
4 New Glascow	47,8	49,6	50,6	49,0
5 Port Hawksbury	47,8	49,6	50,6	49,0
6 Sydney	47,8	49,6	50,6	49,0
7 Victoria	48,6	50,4	51,4	49,8

REMARQUE: Il y a des guerres de prix à Saint John et à Chatham-Newcastle.
Les prix cités ont trait aux stations services complets seulement.

RELEVÉ DES PRIX DE L'ESSENCE AU NOUVEAU-BRUNSWICK
Le 8 juillet 1986

Cents le litre

Ville	Essence ordinaire	Essence sans plomb	Super sans plomb
1 Fredericton	50,4	53,5	55,5
2 Saint John*	43,9	46,9	47,9
3 Moncton	49,2	51,4	52,9
4 Bathurst	48,6	51,5	53,3
5 Edmundston	39,2	42,2	44,9
6 Chatham-Newcastle*	46,5	49,0	51,9
7 Campbellton	48,7	51,5	54,8
8 Woodstock	42,9	44,9	48,9
9 Sussex	46,6	48,1	----
10 Sackville	49,2	51,6	----
11 St. Stephen	39,4	41,6	43,0
12 Tracadie	43,9	45,9	----

REMARQUE: Les prix cités ont trait aux stations services complets seulement.

* Il y a des guerres de prix à Chatham-Newcastle et à Saint John.

ANNEXE 1.7

Grands traits d'un système de réglementation des marchés des produits pétroliers

1. L'autorité de réglementation est confiée au ministre des Ressources naturelles et de l'Energie.

2. Pour ce qui est des produits, la réglementation porte sur l'essence, le carburant diesel et le mazout domestique.

3. Quant aux aspects du marché, la réglementation porte sur:

   - le prix de détail ou à la pompe,
   - la marge de détail minimum,
   - les activités promotionnelles.

4. Les prix de détail ou à la pompe de l'essence ordinaire au plomb, de l'essence ordinaire sans plomb et du supercarburant sans plomb sont fixés tant pour les stations services complets que pour les stations libres-services.

   Un prix maximum pour chaque grade et genre de station s'applique à l'échelle de la province et est fixé suivant un échantillon des prix de détail (taxe provinciale exclue) demandés en Ontario, ainsi qu'il suit:

   - Cinq (5) points de vente dans la région du Toronto métropolitain.

   - Deux (2) points de vente de chacune des localités de Barrie, Orillia et Pewassan.

   - Un (1) point de vente de chacune des localités de Bancroft, Renfrew, Smiths Falls, Parry Sound, Bracebridge, Huntsville, Pembroke, Sudbury, North Bay, Deep River, Sturgeon Falls, South River, Mattawa et Callander.

   Le prix maximum (taxe provinciale exclue) au Nouveau-Brunswick est la moyenne simple des vingt-cinq (25) prix relevés pour chaque grade et genre de station (plus ou moins - cents le litre).

   (Les emplacements et la méthode de sélection des points de vente des localités sont déterminés en consultation avec la société faisant l'étude.)

5. Le prix de détail maximum du carburant diesel est déterminé d'une manière semblable, soit en fonction de points de vente situés dans les mêmes vingt-cinq (25) localités.

6. Le prix de détail maximum du mazout domestique est déterminé d'une manière semblable, soit en fonction de points de vente situés dans les mêmes vingt-cinq (25) localités.

7. Les marges bénéficiaires minimums des détaillants d'essence et de carburant diesel sont fixées par le ministre.

8. Les activités promotionnelles sont financées en entier par la société ou le particulier qui demande qu'elles aient lieu.

9. Tous les prix réglementés sont publiés à des intervalles ne dépassant pas deux mois et établis selon un relevé des prix ayant cours dans les localités de l'Ontario pendant la semaine précédente.

10. Un processus d'appel des décisions du ministre est prévu.